



*Si la vieillesse est un naufrage,  
la bicyclette est certainement le meilleur moyen  
d'éviter la noyade (Raymond Poulidor)*

# *La Sacoche*

*n°88*

gorges  
de  
l'Ardèche

*La revue  
des cyclos  
qui ont le temps*



## Les voies vertes et le cyclotouriste

« Ce sont des voies de circulation dédiées aux déplacements doux. Elles constituent des routes sécurisées adaptées aux promenades familiales et touristiques, mais qui permettent également des déplacements de village à village sans avoir à emprunter le réseau routier. Elles constituent l'armature du réseau cyclable gardois. »

Voilà ce qu'on trouve sur internet



En juin 2016, dans son numéro 63, La Sacoche, sous la plume de Jean-Claude MARTIN, attirait l'attention sur les risques encourus par les routiers cyclistes empruntant ces voies soit-disant idylliques. La cohabitation de diverses catégories d'usagers exclut une progression régulière du cycliste, et encore moins d'un groupe.

Je souhaite souligner que l'explosion des trottinettes électriques, ( et non « à assistance électrique » !!! ) aggrave sérieusement la situation ; ces engins représentent la pire nuisance qu'on pouvait lancer sur les routes, a fortiori sur des voies vertes où l'on ne manquera pas d'en rencontrer.

A titre exceptionnel, bien sûr, un cyclo pourra emprunter une voie verte pour échapper à une circulation routière intense, mais fondamentalement, un cycliste a droit de cité sur la chaussée.

La meilleure protection du cycliste reste la piste cyclable, espace dédié à cette activité. Au pire, de nombreuses routes présentent une surlargeur suffisante pour mettre un cycliste en sécurité.

J'ose l'affirmer : la voie verte n'est pas l'idéal cyclotouristique.

**Marcel VAILLAUD**

***A relire in La Sacoche n° 84 en page 5  
La Sacoche a suivi la première édition du Véloshow***



## Paisible Voie Verte

Qu'est-ce qu'une voie verte ? C'est avant tout un lieu de circulation sécurisée pour les promeneurs au sens large et les cyclistes. Elle peut même s'ouvrir aux cavaliers et leurs montures sans oublier les véhicules destinés à leur entretien. Cela signifie clairement une voie partagée, ce qui exige déjà une vigilance accrue.

Mais voilà ! Ces nouveaux lieux de loisir connaissent un étalage de comportements délictueux fréquents, voire coutumiers. Ces accès tranquilles, souvent bordés de végétation, permettent à des vandales de sévir en toute tranquillité. Cela va du vol de végétaux, de la dégradation de mobilier, jusqu'à des cambriolages d'habitations riveraines.



rencontre incongrue.....

Sur la voie verte circulent allègrement des karts, quads et motos s'exerçant au weeling que magnifient les vainqueurs pros aux arrivées de grands prix, en cabrant leur engin sur la roue arrière.

On peut même y croiser une automobile ! Une blague ? Voyez plutôt la photo ci-jointe, prise lors d'une balade dédiée aux amis d'une Voie Verte sise dans le Midi. On avait déjà été alertés dans un tunnel par un chien errant, sans incident car l'animal nous avait suprêmement ignorés dans sa divagation. Mais la rencontre avec la voiture quelques km plus loin avançant warning allumés..... En fait d'allumés, il n'y avait pas que les feux de détresse !

Figurez-vous que la conductrice s'était engagée grâce à la disparition de poteaux barrant l'accès, et ce pour emmener une chèvre dans un clos bordant la V.V. Récriminations vives mais courtoises des cyclistes présents qui recueillirent les dires de la fautive pas le moins du monde culpabilisée m'a-t-il semblé. En fait la dame cumulait pas mal d'entorses vis-à-vis de la loi.

Primo : circulation sur une voie totalement interdite aux autos.

Secundo : téléphone au volant.

Tercio : maltraitance à animal. (Ce dernier voyageait dûment ficelé dans le coffre du véhicule). La suite appartient au Maire du village voisin, prévenu preuves à l'appui, de la suite à donner.

Quand on vous dit qu'une V.V. est une belle opportunité pour circuler à pied ou à vélo hors trafic routier c'est vrai en apparence, mais avec des réserves, la preuve. Sommes-nous en sécurité, nous les cyclistes, si nous risquons la rencontre avec un roller, une patinette, une laisse de chien tendue entre son maître et lui, une poussette plus ou moins au milieu, et j'en oublie ? La réponse est carrément non, pas moyen de tenir une cadence, même basse. D'autant plus que ces confrontations ont lieu aussi bien dans le même sens qu'en sens contraire.

De toutes façons, dès qu'il y a un déplacement dans un espace occupé il y a danger surtout si les vitesses sont différentes.

Donc la prudence ne suffit pas, c'est une évidence. C'est ce que La Sacoche a voulu dénoncer dans son article paru dans son N° 59 (Une voie Verte qui chemine). Loin de nous de dénigrer, comme cela nous fut vivement reproché, la création de V.V. Nous souhaitons simplement qu'elles ne soient pas considérées comme des pistes cyclables, seules voies dédiées adaptées au cyclisme de loisir, car ce n'est pas possible.

Sans préjuger de la traque nécessaire des comportements délictueux pour que l'emprunt de ces voies soit plus paisible. Il est à craindre que seules des mesures policières puissent calmer les malotrus qui se croient tout permis ; comportements déviants que dénoncent aussi les médias à longueur d'infos quotidiennes.

La Sacoche, qui circule en tous lieux, ne fait qu'exposer des faits, rien que des faits avérés.

Jean-Claude MARTIN

## Soldes et remises pièges à C...s !

Au mois d'Octobre nous avons reçu et entendu sur les ondes une publicité choc destinée à appâter le chaland.

Avec sous-entendu "dépêchez vous cette offre mirobolante n'est valable que 10 jours après tintin." (photo ci-contre)

Fichtre ! Acquérir un cycle d'une valeur de 999,99 € pour seulement la moitié ou presque la tentation est grande. On retrouve là, en passant, la vieille ficelle éculée du 99 pour soit-disant ne pas effrayer le client potentiel avec un chiffre de vente rond. (100 ou 1000) C'est assez dire le mépris des "psychopublicitaires" pour le bon sens paysan !!!

C'est qu'à l'œil, il ressemble comme deux gouttes d'eau à son frère le **V.T.C. électrique femme E-Fit 100 w** vendu 1199, 99 € (on ne rit pas !!). Ou bien le **E-Fit 150 w** (1499,99 €). Bien sûr ces derniers ont des équipements plus sophistiqués, mais pour monsieur tout le monde ce n'est pas très évident.



**999.99€ -50% 499.99€**

**NAKAMURA**

**Sécurité** : pneus à bandes réfléchissantes, pédales antidérapantes, éclairage LED, levier coupe-circuit

**Confort** : selle confort, poignées ergonomiques, manettes Revoshift et dérailleur Shimano®, béquille, assistant à la marche, porte-bagage adapté pour porte-bébé.

**Performance** : 5 niveaux d'assistance, batterie lithium-ion 375 Wh garantie 2 ans (jusqu'à 60 km d'autonomie<sup>1</sup>), moteur 250 W/40 Nm de couple, écran LCD (vitesse et distance).

Et pour embrouiller le client un peu plus, voilà t'y pas que la petite merveille est affichée au catalogue avec la mention "moins 25% "!

Résumons-nous, c'est un coup de pub pour faire vite vendre, faire rentrer le client dans le magasin d'où, s'il ne l'achète pas, il ressortira bien avec un article ou deux...

Comme il est interdit de vendre à perte, la maison, pour cet article, a fait un effort financier sur un laps de temps très court annonçant un prix au ras des pâquerettes, qui n'est autre que son prix de revient. Le prix a dû attirer le chaland, en un tour de main le lot a dû être écoulé.

Celui qui a eu la tentation d'acquérir ce type de vélo n'a pas fait la superbe affaire présentée. Tout simplement, il possède un cycle bas de gamme. Certes il est garanti, son montage a été exécuté en France, les vendeurs sont sur place, il roulera certainement un certain temps.

Mais comme l'énonce Que Choisir dans ses tests comparatifs au sujet des V.A.E électriques de cette marque, les vélos électriques d'entrée de gamme, vendus moins de 1 000 €, sont caractérisés par un équipement minimal. Donc attention aux coups de bluff ! Cadeau est mort ... et il y a longtemps ! En matière de ventes à tout prix et à tous les prix, la suite est édifiante.

Selon la tradition, la période des fêtes est propice aux achats des fameux cadeaux de Noël et du Jour de l'an.

Aussi, on casse sa tirelire en cette période sans trop rechigner, sans doute inconsciemment pour se faire plaisir ; on devient euphorique ; on relâche les cordons de la bourse, profitant de l'occase pour changer de look et parfois de monture. Pour certains, le réveil est bigrement désastreux !



**SOLDES -60%**

**SOLDES -50%**

**SOLDES -40%**

**599.99€**

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



## Soldes et remises pièges à C...s ! (suite)

Bonne année ! Bonne Année, ils l'ont entendu à refus, que du bonheur et la santé en prime ! Jusqu'au jour où dans la boîte aux lettres, ils découvrent qu'eux, braves acheteurs, se sont fait bernier. Nous n'osons pas dérouler le chapelet d'invectives qu'ils ont dû éruer à la lecture des pubs. (En plus ça soulage !).

Et oui camarades la grande distribution vous l'a fait à l'envers, vous qui 10 jours avant avez payé le même article plein pot ! Les flonflons des fêtes de fin d'année se sont à peine tus que déboule la période des soldes tout à fait réglementairement le premier Mercredi de Janvier.

Le coup est imparable, vous vous êtes fait blouser (on est polis) le plus légalement du monde.

On trouve quelques explications sur la toile au sujet de ces dérives qui ont fini par polluer les soldes. Les soldes apparaissent avec la grande distribution, au XIXe siècle. Leur papa serait un certain Simon Mannoury, fondateur en 1830 du premier grand magasin parisien, le "Petit Saint-Thomas", qui deviendra le « Bon Marché » en 1852, bien avant l'ouverture du « Printemps », en 1865. Petit génie de la vente, Mannoury est un précurseur : il met en place des ventes à distance (déjà), un système de prix fixe et clairement affiché... et organise les premiers soldes, afin d'écouler les stocks des invendus de la saison passée à coup de prix cassés.

Les premières lois qui encadrent ces rabais remontent au début du siècle dernier, à 1906. Entre le XIXe siècle et aujourd'hui, les soldes ont donc bien changé, poussant à l'extrême la cacophonie de la consommation. Mais leur esprit persiste : c'est un événement attendu par de nombreux clients friands de réaliser de bonnes affaires.

Vous avez bien lu : *Afin d'écouler le stock des invendus de la saison passée.*

A l'origine les soldes permettaient à ces commerçants de rentrer de la trésorerie et de faire place dans les rayons aux nouvelles collections Printemps /Eté. A l'époque ces grands magasins ne vendaient pas de cycles ! Attention attention !!!! Les cycles proposés aujourd'hui sont des invendus, certes, mais ils sont loin d'être démodés ! On ne joue pas dans la même catégorie que le vêtement et la haute couture. La nuance est énorme !

Soyons clairs : pour La Sacoche les rabais proposés dans ces prospectus sont insultants et déboussolent les acheteurs. Dans tous les cas, ces opérations aux rabais alléchants et forcenés ne sont pas bonnes pour la profession des vélocistes sérieux qui gardent, eux, des marges honnêtes. Ne vous étonnez donc pas de leur disparition dans les petites localités, ils font partie de la désertification du territoire.

La lutte est inégale et pour couronner le tout, les achats en ligne finissent le boulot !

Alors toi, l'acheteur futé qui a payé sa monture à des prix cassés, tu penses avoir fait une bonne affaire ? O.K. ! Mais rappelle-toi qu'un jour ta belle machine aura besoin d'entretien, de réglages, de pièces. Plus de vélocistes pour les réparations, tu l'enverras où ? Vers la plateforme d'une centrale d'achat ? Devenue sinon obsolète, inutilisable, elle finira comme beaucoup au rencard ou à la déchetterie.

C'est ça la société de consommation qui prend notre pognon et les gens pour des c...s !.



**Tonton Sacoche.**

## Hommes, vélos et matériels d'hier.

Il est intéressant d'observer l'évolution de notre matériel et la façon dont nos prédécesseurs se dépannaient dans la nature.

Remarquons que la course fut un banc d'essai crucial dans cette évolution.. Sans oublier bien sûr le monde du cyclotourisme avec des personnages comme Vélocio ou les rencontres entre constructeurs lors des sévères concours du T.C.F (Touring Club de France. De fait le matériel des amateurs et des passionnés fut souvent plus en pointe que celui des pros, bridés par des règlements internes tout à fait discutables.. C'est ainsi que les pros sur le Tour furent interdits de dérailleurs jusqu'en 1937 alors que les touristes-routiers qui participaient à la même épreuve l'utilisèrent dès 1911. Dans le milieu des coureurs, y compris le patron fondateur du Tour Henri Desgranges, on pensait que les démultiplications ça faisait « fillette ! ». Les temps changent et aujourd'hui, on monte des roues libres de 10 et 11 vitesses !

Les témoignages des anciens coureurs ou routiers sont là pour nous rappeler les différences fondamentales entre leur époque pas si lointaine et la nôtre. Dans son livre autobiographique paru en 1987, André Leduc° relate par le menu sa carrière sportive. Ses compagnons et lui en ont bavé sur les routes de l'époque, pas toujours goudronnées, surtout dans les cols montagnards. Et malgré tout, il se déclare mieux loti que les pionniers du Tour à sa création en 1903.

L'endurance et la pugnacité dans l'effort de ces anciens méritent notre respect ; ils méritaient bien leur appellation de 'forçats de la route'°. Il est bon de rappeler qu'une étape Hendaye-Luchon comportait 388 kms et que le départ était donné à minuit ! Une lampe, modeste lanterne éclairant à peine à 2m leur donnait une vision pâlotte de la route. Et quelle route !

Seuls les derniers y voyaient quelque chose, éclairés par les phares des voitures suiveuses. Dans son premier Tour, il avoue que lui, le Parisien qui avait gagné bien des courses tant en amateur qu'en Pro., n'a jamais vu un vrai col montagnard !

Néophyte en la matière il demanda un jour aux anciens leurs impressions et le comportement à adopter afin de faire bonne figure.

*Il lui fut répondu d'it A. Leduc :*

*Marcel Bidot° avait insisté sur ce conseil : Ne mets jamais pied à terre dans un col. Jamais, quoi-qu'il t'arrive, tu n'aurais plus la force de repartir!*

*Ils étaient encourageants les anciens, ne trouvez vous pas?*

*J'étais maintenant au pied des « montagnes Pyrénéennes » ... Seraient-elles mes amours? J'en doutais sérieusement, je gardais de trop mauvais souvenirs de la côte de Champlain et de quelques autres de la région parisienne. Alors, le Tourmalet...*

*Il ne faudrait pourtant pas comparer notre bicyclette de 1927 à un char mérovingien. Elle devait peser - je n'ai jamais vérifié sur une bascule - de dix à douze kilos, sûrement pas davantage. Le cadre était d'une ligne harmonieuse. Les progrès accomplis depuis l'ont été surtout dans le domaine des accés-soires. Le guidon était fait à la main. Le tube, rempli de résine ou de sable, était chauffé à blanc et cintré à la forme souhaitée par le coureur. Nous n'avions que des selles Brooks en cuir, rustiques mais solides, qui duraient des années. A l'image du beau Brummel° qui faisait porter ses costumes neufs d'abord par son majordome, nous les prêtions, quand elles étaient neuves, à de jeunes amateurs chargés de les assouplir par l'usage. Et ils étaient tout fier de cette marque de confiance. La selle et le guidon étaient la propriété personnelle du coureur. Il les adoptait sur le vélo fourni par la marque, il les emportait avec lui quand il changeait d'équipe.*

*Examinez une photo de routiers de l'époque. Vous remarquerez un tuyau de caoutchouc enroulé autour du tube vertical avant du cadre, car celui-ci, rempli d'air, faisait office de gon-fleur. Après avoir déroulé le tuyau, on ouvrait le petit robinet vissé au bas du tube ... et l'on découvrait, neuf fois sur dix, que cela ne fonctionnait pas. Le tube s'était vidé au fil des kilomètres. Un graisseur de chaîne en cuivre, avec un bec en forme de croissant, était adapté au bas du tube de selle qui contenait une réserve d'huile.*

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

## Hommes, vélos et matériels d'hier (suite)

Et encore, sept à huit rayons de rechange étaient fixés avec du chatterton le long du tube horizontal du cadre. Cela n'était valable que pour la roue avant, car il n'était pas possible, dans une réparation de fortune, de dévisser le moyeu de roue arrière.

Dizy, le mécano, jurait avoir vu Philippe Thys, vainqueur de trois Tours de France (1913-1914-1920) rayonner entièrement sa roue sur le bord de la route. Une clé à rayons était attachée au cadre et le coureur avait dans sa poche de maillot une clé à huit trous et une clé à pédale, celle que je n'avais pas emportée en 1930 (mais on oubliait fatalement quelque chose !) Un rouleau de chatterton, pour coller les boyaux en cas de crevaisson, était coincé entre les tubes. Nos boyaux pesaient entre 300 et 350 grammes et les jantes étaient en bois. Nous emportions aussi un gonfleur à mollette ... vidé le plus souvent avant usage ! Tout cela peut vous paraître compliqué, et quelque peu préhistorique et pourtant ... écoutez ce récit.

La réparation d'un pneumatique par Eugène Christophe en 1903 :

*"Je n'ai pas de boyau de rechange, je sors mon nécessaire à réparation.*

*Ne riez pas, mes jeunes amis, je possède une bougie, des allumettes, un vieux couteau, de la dissolution, du caoutchouc pour réparer la chambre à air, de la toile pour parer l'enveloppe et trois mètres de ruban de tablier ou de cordon de corset. Pas de fil ni d'aiguilles, car nos boyaux° étaient collés et non cousus. La fermeture de l'enveloppe s'opérait en montant un côté sur l'autre avec un croisement de deux centimètres. Au moment de réparer, il ne fallait pas se servir de benzine, car on aurait décollé tout le fil biais de l'enveloppe.*

*Il fallait faire chauffer une lame de couteau et opérer avec prudence. Trop chaud, le couteau brûlait le fil et la dissolution. Pas assez, il ne décollait rien. Pour chauffer la lame de cou-teau, nous pratiquions un trou dans le talus en bordure de la route. Nous y logions la bougie, bien à l'abri du vent, l'un faisait le chauffeur, l'autre le réparateur. Après avoir obturé le trou de la chambre à air, ce qui était aussi simple que maintenant, on devait recoller l'enveloppe, ce qui allait encore.*

*Où la chose se compliquait, c'était quand il fallait utiliser immédiatement le boyau réparé. La dissolution n'a pas eu le temps de sécher et la pression intérieure formait une hernie qui finissait par éclater. Pour parer à cet inconvénient, on montait le boyau légèrement gonflé sur la jante, et on le ligaturait sur cette dernière au moyen de rubans de 25 mm de largeur sur 1 m 50 de longueur. Cela formait une bosse et empêchait de freiner mais le principal était de se trouver dépanné."*

Pour nous le temps de la bougie et du cordon de corset était heureusement passé. Nous considérons tout cela avec une condescendance ironique, exactement comme les coureurs de 1978 doivent considérer notre graisseur à huile et nos rayons de secours.

C'est vraiment à la lecture de ces lignes, témoignages du vécu de sportifs dont la carrière se situe à l'entre-deux-guerres que l'on peut mesurer les progrès accomplis. Avancées notables en matière de cycles et de ces à-côtés dont nous bénéficions largement de nos jours.

Regardons l'évolution des cadres, en fer et bois au début puis en aciers de plus en plus fins. Est venu récemment le titane et maintenant les fibres de composite. Solidité, rendement, gain de poids, on n'arrête pas les recherches et les innovations, tout cela autour d'une base dessinée il y a environ 140 ans !

Toutes ces nouveautés mises au point d'une année sur l'autre ont permis d'améliorer notablement le rendement des cycles. Il ne faudrait pas oublier les bienfaits du bitume sur nos routes, surtout dans les cols ; il faut se souvenir qu'il y a encore une cinquantaine d'années certains étaient encore en terre battue !

La diététique nous est devenue familière, le confort de nos vêtements en synthétique est sans commune mesure avec les tenues de laine qui s'alourdissaient par temps de pluie.

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

## **Hommes, vélos et matériels d'hier (suite et fin)**

Dans le catalogue des bienfaits du progrès industriel, gardons nous d'oublier les pneumatiques, les gommages de freins et la solidité de nos roues.

Quant aux hommes, il semble qu'ils étaient d'une autre trempe que ceux d'aujourd'hui. Il y a bien sûr de nos jours de beaux et valeureux champions. Mais endureraient-ils les sacrifices et les souffrances de leurs grands anciens ?

Nous sommes entrés dans un monde de confort, on zappe, il faut du résultat et du plaisir immédiat. Regardons le monde du cyclotourisme de nos jours. On roule, surtout le matin, on regagne le logis pour midi, vite fait bien fait.

Les modes de vie ont changé, l'automobile a bouleversé les notions de temps, de distances, les sujets de distractions en famille sont de plus en plus nombreux.

Il y a peu, 50 ans environ, les sorties dominicales de 200 à 240 kms n'étaient pas choses rares dans les clubs. On partait aux aurores et on rentrait à la nuit. Pas question d'aller aux concentrations en automobile, on n'en avait pas ! On a évolué vers d'autres pratiques, c'est normal.

Reste que les efforts de nos anciens ne doivent pas tomber dans l'oubli et méritent sinon un coup de chapeau du moins un coup de casquette.

**Jean-Claude MARTIN**  
**dit Tonton Sacoche**

### **André Leduc - 1904-1980.**

Décédé à 76 ans d'un accident de plongé sous-marin.

Champion du Monde sur route Amateur en 1924.

Vainqueur du Paris -Roubaix en 1928

Vainqueur du Tour en 1930 et 1932.

Coureur éclectique, route, piste a remporté de nombreuses courses et classiques d'un jour.

Personnage attachant gouailleur, il fut l'un des chouchous du public d'avant-guerre.

Livre autobiographique : La Fleur au guidon - Les Presses de la Cité.

**Forçat de la route** - Expression d'Albert Londres grand reporter, journaliste non sportif, émise après l'interview des frères Pélissier qui semble-t-il avaient enjolivé leurs déclarations.

**Marcel Bidot** - Coureur Pro. dans les années 30. Plus connu comme directeur technique qui guida Jacques Anquetil dans les années 60.

**Brummell** - Georges Bryan Brummell. Dit le beau Brummell, régna sur la mode anglaise fin du 18<sup>ème</sup> siècle. Inventeur du terme dandysme, homme d'esprit, excentrique, raffiné, élégant, joueur, finit ses jours en France dans la misère.

**Boyaux** - Sa confection et sa liaison collante à la jante a donné l'appellation argotique dans le milieu de la course de : un Collé.



**André Leduc**  
**Tour de France 1932**

*photos internet*



## Des arbres remarquables

Encore le platane direz-vous ? Vous en parlâtes dans le 83, mais avant dans le 76 ! Certes cet arbre majestueux nous obsède dans notre Midi ; mais nous aimons vous faire partager nos découvertes, surtout si elles se sont faites au cours d'une sortie à vélo.

En un lieu que les Romains déjà avaient aménagé dans une combe des garrigues, au sortir d'une source abondante ( l'eau, c'est la Vie ! ) , des arbres poussent sereinement depuis des siècles, leurs racines au frais. Et notamment deux platanes remarquables qui justifiaient notre intérêt et notre admiration .

Corde en mains, nous les avons mesurés ; le premier accusa 4,20m de circonférence (photos 1 et 2) , le second 3,70m « seulement » ( photo 3 ). Soit respectivement 134 et 118 cm de diamètre. A l'évidence pluricentenaires, mais de combien ? On le saura quand on les coupera !



Si le platane s'inscrit facilement dans le catalogue des arbres remarquables, plusieurs essences sont aussi candidates. Le chêne rouvre ou le charme , dans les belles forêts françaises, en sont des exemples. Non loin de ce site platané nous avons parcouru une très vieille oliveraie assez spectaculaire (photos suivantes).

Amis cyclo ouvrez l'oeil ! Et les colonnes de La Sacoche se feront volontiers l'écho de vos découvertes. Ces arbres magnifiques sont des fleurons de notre patrimoine.

**Marcel VAILLAUD**



**Ami(e)s lecteurs et lectrices, n'hésitez pas à nous communiquer VOS arbres remarquables de votre belle région; nous leur ferons une place dans La Sacoche**

## Trottinettes électriques in Paris, histoire d'un désastre

Si l'on en croit le journaliste le Dimitri Charistis , l'introduction de la trottinette électrique dans Paris est pour l'instant un fiasco. La moitié des opérateurs parisiens sont à l'arrêt avant une décision de la mairie.

Sur le marché très saturé et controversé de la trottinette électrique, six des douze opérateurs présents dans la capitale auraient suspendu leurs services, quelques mois seulement après leur lancement. Est ce, le début de la fin ?

Selon nos confrères des Echos, six des douze opérateurs de la capitale sont concernés. Il s'agit de Bolt, Wind, Hive, Ufo, Voi et Tier.



*Libre service de trottinettes*

L'hécatombe aurait commencé il y a quelques semaines, après la prise de parole le 6 juin de la maire de Paris, Anne Hidalgo, lors d'une conférence de presse intitulée sans ambiguïté: « Trottinettes électriques à Paris : en finir avec l'anarchie ».

La municipalité avait pris des mesures draconiennes telles que l'interdiction de stationnement des trottinettes sur les trottoirs ou encore la limitation de vitesse à 20 km/h.

La ville de Paris avait également demandé aux différents acteurs de réduire leur flotte en attendant l'appel d'offre qui visera à réguler l'offre de trottinettes en free floating et réduira le nombre d'opérateurs autorisés à « deux ou trois ». Il n'est donc pas étonnant de voir les différents acteurs prendre du recul en attendant.

Pour de se mettre en bonne position en vue de l'appel d'offres, certains opérateurs eux tentent de mettre en place des mesures pour changer le comportement de leurs utilisateurs, comme le remboursement d'une partie du trajet lorsque ceux-ci se garent correctement .



Lime a décidé de durcir les conditions de location de ses trottinettes électriques en s'appuyant à fond sur l'informatique. Si une trottinette est mise en fourrière ou signalée par les autorités pour mauvais stationnement, l'amende devra être réglée par le dernier utilisateur. Cela constitue un changement important puisque Lime prenait auparavant en charge le règlement de cette amende.

Le loueur vérifiera la position de la trottinette grâce à son numéro et la photo prise par l'utilisateur à la fin de son trajet, lors du verrouillage. Cela permettra de ne pas facturer l'amende à l'utilisateur si le véhicule a été déplacé par la suite. En outre, Lime va créer un nouveau service client pour leur traitement en cas de mauvais stationnement. Ces contraventions peuvent atteindre la somme importante de 135 euros.

Lime travaille également en collaboration avec la mairie de Paris pour que les utilisateurs ne se garent pas n'importe où. Ainsi, l'application oblige à terminer son trajet dans l'une des milliers de places dédiées et autorisées par la ville de Paris. Selon Lime, le GPS permet d'avoir une précision au mètre près.

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

## **Trottinettes électriques in Paris (suite)**

Enfin, l'appli a été modifiée pour faire en sorte que l'utilisateur ne termine plus son trajet en dehors de Paris. Si un utilisateur sort de la capitale, il devra impérativement revenir en zone intra-muros pour être en mesure de finir son trajet et de verrouiller sa trottinette. Cela permet à l'entreprise de ne pas être obligée de venir chercher les trottinettes pour les déployer à nouveau dans Paris. Cette mesure respecte de plus le souhait de certaines municipalités de ne pas accueillir les trottinettes en libre-service.

À bien des égards, l'évolution actuelle du marché des trottinettes en libre service rappelle ce qui a eu lieu il y a quelques mois pour les vélos en free floating. La succession du Velib s'était alors jouée entre une palanquée d'acteurs tels que Ofo, Gobeebike et Obike avant que le marché ne puisse se concentrer autour de Mobike et de JUMP.

Dans la même ligne, Ford a racheté une autre société du même genre. Tout cela sent la recherche de monopolisation des territoires. Une fois le marché conquis on augmentera à loisir les prestations. Business, business quand tu nous tiens....On peut rester pantois au vu de l'évolution de la trottinette, à l'origine jouet souvent cadeau à Noël, tombé en désuétude dans les années 60. Il s'en est vendu chez nous en 350.000 en 2018!



### **Le vélodrome des passionnés.**

Un de nos fidèles lecteurs, qui participait au mois d'Août à la Semaine Fédérale organisée par la FFCT nous a fait part d'un site unique en Europe : celui d'un singulier vélodrome sis à Champagnole (17) dont la piste de 333 m est en herbe ! Inutile de préciser qu'il s'est fait plaisir en l'empruntant sur quelques hectomètres.

Moins connu que la Cipale ou le Stade Vélodrome Marseillais, il a le mérite de perdurer depuis sa création en 1922. Combien de ces lieux sportifs ont disparu sous la pression d'extensions urbaines ! Celui-ci fonctionne toujours, on y programme des Américaines ou des poursuites sur 4 h.. Un panneau commémoratif des 90 ans d'existence fut inauguré lors d'une course féminine en juillet 2012.-

C'est le Vélodrome des Acacias.

Sont indiqués les noms de la famille des généreux donateurs et fondateurs dont la descendance pour l'occasion a renouvelé le prêt du terrain. Bel attachement de cette famille à son terroir ; à noter par ailleurs que le terrain sert aussi aux rencontres festives de la commune.



## L'Herbe tendre du Bleymard

C'était dans les années soixante. Le temps était beau et frais. La moitié du club, c'est-à-dire cinq ou six cycles, roulait bien groupée sur cette jolie route du plateau lozérien qui, du col des Tribes en passant par le Bleymard, conduit à Mende.

Il y avait là Emile, le Président, toujours en tête pour abriter et diriger sa troupe ; Popol, le végétarien frêle mais inusable ; Marcel, le Parisien gouailleur ; Lucien, qui lui donnait immanquablement la répartition ; Henri, le géomètre photographe spécialiste des itinéraires et, peut-être, Petitclerc, rondouillard mais efficace.

Tout ce petit monde roulait de joyeuse humeur, attentif à la facétie, prompt à la réplique moqueuse, bref, comme il est d'usage dans un peloton heureux de vivre que nulle circulation automobile ne vient troubler.

Lucien avisa la tête de son intention de s'arrêter un instant pour satisfaire un besoin urgent et d'importance. Le groupe leva le pied et, en roue libre, alla mollement faire halte à bonne distance, hors de portée des bruits et des odeurs, pendant que notre homme disparaissait vivement derrière un buisson.

Quelques instants plus tard, il rejoignit ses compères, qui le plaisantèrent par habitude sur la marine et les cordages. Lucien ne répondit pas et le groupe reprit son chemin. C'est alors que les uns après les autres remarquèrent le manège de Lucien. Lui qui montait les côtes toujours assis roulait maintenant de plus en plus fréquemment en danseuse, même sur le plat et jusqu'en descente. D'étonnement en curiosité, les questions commencèrent à fuser. Elles le laissèrent de marbre, et les questionneurs finirent par se lasser. Emile avait des cousins près de Mende, ils firent halte à la ferme. On leur offrit le café et, bien sûr, des chaises pour tout le monde car après cent kilomètres de route, vous pensez, ils devaient être fatigués. Lucien, la chaise qu'on lui avançait obligeamment : non, non, il n'était pas fatigué, vous savez, ils n'avaient pas roulé bien vite ; il se délassait un peu les jambes en restant debout...

On échangea des nouvelles, on but le café, on remercia et la randonnée reprit son cours. Lucien continua son manège.....

Ce ne fut qu'à l'arrivée qu'on eut la clé du mystère. Pressé de questions, sommé de s'expliquer, conscient qu'il n'aurait désormais à subir les moqueries de ses amis que durant quelques instants, il consentit enfin à parler.

Lucien avait vécu les années terribles des camps de concentration, il y avait acquis des habitudes rustiques. En conséquence, le papier toilette n'encomrait pas sa sacoche. Lors de son arrêt, ayant conclu rapidement et sans état d'âme ce qu'il avait à faire, il avait saisi à côté de lui une poignée d'herbe tendre. Malheureusement pour son séant, il y avait dans cette herbe innocente, comme souvent en Lozère.....

.....une pousse d'ortie !!!



Raymond HENRY  
juillet 2001

*Pour en savoir plus sur les Orties, tournez la page....avec le sourire !*

# cyclasourires

## L'herbe tendre du Bleyard (suite)

Reconnaissons que cette aventure ne manque pas de piquant !

Il faut savoir que l'Ortie brûlante (*Urtica urens*) est couverte de poils très sophistiqués ; ce ne sont que des cellules allongées, terminées en harpon et fixées sur la plante de façon très fragile. A l'intérieur une microdose liquide d'un savant mélange d'histamine pour la réaction inflammatoire instantanée, d'acétyl-choline pour la douleur et pour faire bonne mesure une pincée d'acide formique. Une microseringue diabolique à des milliers d'exemplaires sur la plante et qui se régénère après usage. Il ne faut pas confondre cette espèce annuelle avec la Grand Ortie (*Urtica dioica*) de moeurs plus paisible, qui pousse volontiers en sous-bois et dure plusieurs années.

Cela dit, l'Ortie est une plante médicinale appréciée contre les rhumatismes et l'arthrite ; c'est un très bon diurétique. On ne précise pas l'espèce concernée.

De là à en consommer dans une soupe, une omelette ou sous forme de jus, pourquoi pas ?

Quant aux éleveurs, notamment de porcs, ils utilisent les orties comme un fourrage vert.

Marcel VAILLAUD



LA FLORE  
d'Europe Occidentale  
chez ARTHAUD

### Devinette

« Qui provoque le verglas d'été ?

- Le changement climatique .....

- Non ! Ce sont les descendants de la D.D.E. quand ils repandent des grains de gravillon à foison ! »



curieux bestiaire



...en passant par OINGT (Rhône)....ou par Cabrières ( Gard)

