La Sacoche

97

A vélo, le vent c'est comme les ennuis, on le préfère derrière (Anonyme)

Halte au massacre !

La Sacoche en a ras le bidon d'apprendre régulièrement par les médias la mort d'un pratiquant du vélo. Une des dernières en date est celle d'un jeune nordiste espoir du cyclisme.

Agé de 18 ans, Firmin Sénécail à Floursies (Nord), percuté par une automobile sur une départementale.

Un quotidien régional a demandé son ressenti à Arnaud Demare le sympathique champion cycliste en apprenant le décès de ce jeune cycliste.

Extraits : - *Honnêtement, je n'ai pas été surpris. Rien que dans ma région des Hauts-de-France, c'est au moins un cycliste par semaine qui est tué ! La semaine passée, c'était un gars de 30 ans, père d'un bébé d'un an. Il y a eu aussi un type du côté d'Amiens.*

Affirmation pour le moins étonnante et surtout inquiétante. (NDL)

La voie publique devrait se partager, mais il y a un sentiment de surpuissance chez certaines personnes dans leurs voitures. Les deux tiers de mon travail, c'est de m'entraîner sur des routes ouvertes, où je me fais frôler, voire insulté, très régulièrement. C'est une minorité d'automobilistes qui se conduit mal. Ce n'est pas normal d'avoir peur juste parce que je suis cycliste. Je n'ai pas un caractère bagarreur et j'ai un statut qui m'interdit de faire n'importe quoi, (triple champion de France sur route !). *Mais si vous saviez le nombre de fois où je me suis retenu de me faire justice moi-même. Et justement, le mot « justice » est important. Mon père s'est fait renverser deux fois en six mois. Il y a eu deux constats et zéro sanction. Ce n'est pas normal de partir travailler en se disant qu'on met un peu sa vie en danger. Un type qui brûle un stop, c'est trois points en moins. Mais celui qui fait tomber un cycliste, s'il n'y a pas de dégâts, ce n'est rien du tout. <u>Ce n'est pas normal d'avoir peur juste parce que je suis cycliste</u>.* Témoignage et réflexions pertinentes émanant d'un pro de la route car en dehors des courses un coureur pro se doit faire des sorties plusieurs fois en semaine de 140 à 180 bornes.

La chronique nous informe qu'à mi-mars un véhicule suite à une mauvaise manœuvre est venu percuter un groupe de jeunes cyclistes Stéphanois. Par miracle si l'on peut dire, il n'y a eu qu'un seul blessé grave. D'autres furent hospitalisés pour des blessures moindres mais le choc psychologique est énorme pour les acteurs et témoins du drame.

Mauvaise stat pour 2021 : 123 cyclistes sont morts depuis le début de l'année tant en ville qu'en rase campagne. 1362 blessés furent enregistrés. Tous ces chiffres et autres pourcentages établis ne doivent pas nous faire oublier les chagrins des familles touchées et les souffrances des blessés sans compter les survivants handicapés. Il semblerait qu'une des causes de cette augmentation serait le manque de savoir dans la conduite de leur monture par des néo-cyclistes ignorant un comportement adéquat. Les organismes gouvernementaux lanceraient sous peu une campagne de sensibilisation envers ces nouveaux pédaleurs. Souhaitons qu'elle porte ses fruits.

Restons vigilants, habillons nous de clair et restons sereins, les beaux jours sont là profitons de notre liberté retrouvée on ne sait rien de nos lendemains…

Tonton Sacoche.

N.B. - Ras le bidon ou ras la casquette tout ça pour signifier que la coupe est pleine ce que nos amis lecteurs avaient bien compris !

La loi et les accidents.

Le 21 avril 2021 sur la commune de Bourg en Bresse, éclatait une vive altercation entre un automobiliste et trois coureurs cyclistes en division Nationale du club de Charvieu Chavagneux Isère Cyclisme, affiliés à la Fédération Française de Cyclisme (FFC)

L'automobiliste n'hésitait pas alors à les menacer de représailles tout en appelant un ami.

Les cyclistes prenaient alors un chemin différent pour éviter toute nouvelle altercation alors que l'automobiliste continuait à les suivre. Voilà qu'un autre véhicule qui croisait les cyclistes réalisait alors une manœuvre de demi-tour pour se placer dans le même sens de circulation et pour aller in fine, se placer en manœuvre de dépassement tout en les faisant chuter.

L'automobiliste, sans aucun doute complice du premier, s'est enfuit après la chute des cyclistes. Les jeunes cyclistes ne sont pas morts, fort heureusement, mais ont été blessés physiquement et psychologiquement.

Ces funestes rencontres ne sont pas malheureusement isolées en 2020, 174 cyclistes ont perdu la vie, année où les déplacements étaient largement réduits. La sécurité routière remarque aussi que les cyclistes sont particulièrement vulnérables. (Une évidence !) Le port du casque et la prudence restent le ba-à-ba de notre survie sur route. Toutes ces considérations expliquent les faveurs du public envers la pratique du V.T.T. surtout les familles en zone rurale.

Néanmoins...

Saviez-vous qu'un automobiliste qui percute **involontairement** un cycliste (**blessures involontaires ou homicide involontaire**) risque une **suspension, voir une annulation automatique de son permis de conduire** en fonction des circonstances aggravantes retenues pouvant aller **jusqu'à 10 ans** ?

Alors que, contre toute attente, celui qui utilise **volontairement** son véhicule pour percuter un cycliste (**violences aggravées avec ITT ou Violences aggravées ayant entrainées la mort sans intention de la donner**) ne risque qu'une **simple suspension ou une annulation** de son permis de conduire qui ne saurait être supérieure à **5 ans**.

La loi doit donc changer car elle est actuellement injuste, et surtout incomprise.

Il faut à minima, fixer une durée de suspension du permis pour un acte volontaire (actuellement de 5 ans) au même niveau que qu'un acte involontaire (actuellement de 10 ans).

Comment expliquer aux citoyens que l'auteur de ces faits volontaires **risque moins**, en termes de suspension de permis, que s'ils n'avaient pas eu l'intention de les heurter ?

L'association Mon Vélo Est Une Vie souhaite être reçue par le gouvernement et en particulier par le Garde des sceaux afin que ce dernier appuie la demande de l'association vis à vis de la modification des **articles 222-13 et 222-44 du code pénal** sur les violences volontaires avec une arme par destination pour augmenter la suspension de permis de conduire encourue et la porter à 10 ans au plus au lieu des 5 ans.

Teodoro Bartuccio, président Commission Juridique - Michel Benezra, avocat

Site : Association "Mon Vélo Est Une Vie" (cliquer sur le lien)

Assurez-vous d'être bien assuré !

Il fait beau, on sort « le cheval » le parcours est tout tracé, la forme est là. En route à nous la balade, c'est parti. Tout va bien, les jambes tournent bien les kilomètres défilent. Mais sans prévenir la scoumoune s'invite et la sortie est brutalement interrompue. Là, commence la kyrielle des ennuis en tous genres selon la gravité de l'accident.
Aussi La Sacoche dans le cadre de notre sécurité publie dans ce numéro un petit topo concernant nos types de couvertures quand nous cyclons.
Assurances et noires statistiques.
D'après l'Observatoire national Interministériel de la sécurité routière, environ 5 000 cyclistes sont victimes d'un accident grave chaque année. Le nombre de décès reste autour de 150 sur les dernières années, la plupart du temps après un choc avec un automobiliste. Les dangers de la conduite à vélo ne doivent donc pas être sous-estimés de même que sa couverture d'assurances.
La preuve est que le taux des accidents mortels (vélos) est en progression depuis le début de l'année de 11,3 % Rien qu'au mois de Septembre 2020 on compte 37 tués soit plus de 15 par rapport à Septembre 2019. Les incitations gouvernementales à la pratique du vélo n'y est pas étrangère. L'engouement provoqué a vu augmenter des comportements irresponsables par des gens qui pensaient que circuler dans le flot de la circulation était sans risques. (Trottinettes comprises)
La Fédération Française de l'Assurance a ainsi passé en revue les scénarios d'indemnisation du cycliste en cas d'accident.
Accident de la circulation.
En cas d'accident de la circulation avec une voiture, un camion, un bus ou une moto, la Fédération Française de l'Assurance souligne que le cycliste blessé est intégralement indemnisé par l'assureur du véhicule pour ses dommages corporels sauf s'il a commis une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident. Si le cycliste n'a pas commis de faute de circulation, ses dommages matériels (vêtements, vélo) seront indemnisés par l'assureur du véhicule. L'assureur auprès duquel le cycliste a souscrit son contrat d'assurances multirisques habitation peut l'assister dans l'exercice d'un recours contre le responsable de l'accident et contre l'assureur de ce dernier.
Le cycliste tombe tout seul.
Dans le cas d'un accident sans responsabilité, la Sécurité sociale et la complémentaire santé interviennent pour les frais d'hospitalisation et le remboursement des prestations médicales. Lorsqu'il s'agit d'un accident mineur, cela s'avère généralement suffisant. Mais dans le cas où l'accident occasionne des séquelles, seul un contrat individuel de type Garantie des Accidents de la Vie ou l'Assurance scolaire pour un enfant, peuvent permettre le remboursement total des frais de soins, des indemnités journalières pour compenser une perte de salaire•, des prestations en cas d'invalidité ou d'incapacité, voire un capital en cas de décès. Les garanties ainsi que les montants et les limites de ces garanties varient bien sûr selon le type de contrat d'assurance souscrit. Enfin, le cycliste ne sera indemnisé pour les dégâts matériels du vélo que s'il a souscrit un contrat d'assurance spécifique.
Accident avec un autre cycliste ou avec un piéton responsable de l'accident.
Si un autre cycliste ou un piéton sont reconnus responsables de l'accident, c'est leur assureur responsabilité civile qui indemnise le cycliste blessé. Les assurances personnelles de type individuelle accident, par exemple les contrats GAV (Garantie des Accidents de la Vie) ou assurance scolaire peuvent, selon les garanties souscrites, donner droit à un complément d'indemnisation pour les dommages corporels.
Le cycliste est responsable d'un accident.
Si le cycliste heurte un piéton par exemple, la garantie responsabilité civile incluse dans son contrat multirisques habitation peut jouer pour indemniser les dommages dont le cycliste serait reconnu responsable.
La Fédération Française de l'Assurance définit la faute inexcusable du cycliste dans un accident de la circulation comme "une faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience". En pratique, elle est très rarement opposée au cycliste accidenté. Par ailleurs, la faute inexcusable n'est pas opposable aux victimes âgées de moins de 16 ans, de plus de 70 ans ou titulaires, au moment de l'accident, d'un titre d'invalidité au moins égal à 80%.
N.B. C'est réjouissant d'apprendre qu'au-delà de 70 balais t'es considéré comme un irresponsable !...
• Pour compenser une perte de salaire. Pour parent restant auprès de l'enfant blessé.

Le cycliste doit être protégé !

Les lignes qui suivent prouvent qu'en France au niveau des déplacements doux qu'il n'y a rien de neuf sous le soleil. L'article qui suit, fut publié en Mars 1927 il y a 94 ans par un fin connaisseur de la chose cycliste évoqué dans La Sacoche, numéros 95 et 96 : Louis Baudry de Saunier.

Les pistes cyclables doivent être immédiatement réparées et considérablement augmentées. C'est une poignée de vélocipédistes qui, en 1890, a fondé le Touring-Club de France. Aussi, dans notre Association; aujourd'hui grandie jusqu'à dépasser le chiffre de 200.000 membres, qui pratiquent le tourisme par tous modes de locomotion imaginables, les cyclistes sont-ils demeurés toujours les camarades privilégiés. Il n'en est pas d'ailleurs qui méritent mieux cette prédilection. Hier encore le T. C. F. obtenait du Ministre des Finances, pour les cyclistes parisiens, un privilège exceptionnel : celui de traverser le parc de Saint-Cloud sans bourse délier. *Etonnant ! Non ?(NDLR))*

Aujourd'hui le T. C. F. se permet de suggérer au Ministre des Travaux Publics, M. Tardieu, une idée dont la réalisation serait à la fois un acte de bonne gestion des ressources de l'État et d'équité à l'égard des cyclistes.

La voici; puisque le Ministère a obtenu du Parlement cette année un supplément de 130 millions sur les sommes qui lui étaient allouées dans les exercices précédents pour l'entretien et l'amplification de notre réseau routier, pourquoi ne prélèverait-il pas sur cette aubaine 2 ou 3 millions à la réfection immédiate des « pistes cyclables », que l'absence d'entretien depuis la guerre a presque totalement ruinées, et à la création aussi de quelques centaines de kilomètres de pistes nouvelles ?

Voila une entreprise qui pourrait, dans une mesure très sensible, atténuer tout de suite la crise de chômage dont nous souffrons ! Et quelle œuvre utile l'État réaliserait pour les cyclistes eux-mêmes !

Car il y a là, prenons-y garde, une question vitale pour le cyclisme. Aux États-Unis, la bicyclette a presque totalement disparu pour la raison que, dans les flots de la circulation moderne, rien n'avait été prévu là-bas pour qu'elle pût se garer et continuer d'être. Elle a fatalement disparu.

Il ne s'agit ici, pour ma vieille et chère amie la bicyclette, ni de faire de la fanfaronnade ni de jouer sottement à la dignité ! Il s'agit de vivre ou de périr, à échéance plus ou moins lointaine, mais certaine. Que l'automobile soit un appareil haïssable, il se peut ; mais en tout cas ce n'est pas ici le lieu d'en discuter !

Et puis à quoi bon discuter d'un fait aussi patent que l'existence même du soleil ? L'automobile, même odieuse si l'on veut, existe ; les imprécations ne la démoliront pas. Or elle est redoutable, un peu pour tous les usagers de la route, et très particulièrement pour les cyclistes. Il suffit de voyager, et de consulter les statistiques, pour constater que la bicyclette et l'automobile, sur voies communes, sont aussi dangereuses réciproquement l'une que l'autre : il est malheureusement aussi fréquent d'apercevoir une bicyclette broyée par une automobile que de voir une automobile qui a versé dans un fossé de par la faute d'une bicyclette.

A cette situation on peut proposer bien des remèdes théoriques. Il n'en est qu'un seul qu'agrée le bon sens : puisque ces deux éléments de la circulation sont incompatibles sur une même voie, essayons d'offrir à chacun d'eux, autant que faire se pourra, une voie qui lui soit propre.

D'où l'idée de pistes qui côtoient la grande route, souvent même coupent à travers champs et bois, et qui soient exclusivement réservées aux cyclistes. Par analogie, l'idée est dans bien des têtes, on le sait, de voies particulières, des autoroutes, appelées autostrades en Italie où quelques-unes sont déjà réalisées, qui ne seraient ouvertes qu'aux automobilistes.

La place nous manque pour traiter dans tous leurs détails la double question de la piste cyclable et de l'autoroute. Mais il est nécessaire que dès aujourd'hui nous en entrevoyions nettement le principe essentiel : en toute hypothèse notre réseau routier général demeurera toujours ouvert à tous les modes de locomotion possibles ; il n'est donc question d'en évincer jamais personne. Mais des voies spécialisées sont offertes, et le seront de plus en plus, à des appareils de locomotion bien déterminés : si la bicyclette veut circuler paisiblement et sans danger, elle adoptera la piste cyclable ; si l'automobile veut franchir, avec le minimum possible de risques, dans le temps le plus court, la distance la plus grande, elle s'engagera sur l'autoroute.

Mais si toutes deux préfèrent par hasard continuer de voyager comme elles le font aujourd'hui, en camarades disproportionnées, mal assorties, mais camarades tout de même, personne ne s'y opposera jamais. La France demeurera toujours le pays par excellence de toute liberté.

Mais, quoi qu'en pensent ceux qui la connaissent mal, la France demeurera aussi toujours le pays de la sagesse ! (*C'était un optimiste ! N.D.L.R.*)

Et c'est pourquoi le T. C. F. fait de grands efforts pour le développement de la piste cyclable ; c'est pourquoi il demande à l'intelligent ministre actuel des Travaux Publics de consacrer à cette œuvre de progrès quelques millions. Car tous les sophismes et tous les articles théoriques de journaux s'effondrent devant ce simple fait : que trois millions de pots de terre ne peuvent pas voyager plus longtemps anse à anse, avec huit cent mille pots de fer.
Par Baudry de Saunier, Revue du Touring-Club de France.

NOTE DE LA RÉDACTION : Article visionnaire et d'une rare clarté où tout est dit. Il aura fallu qu'un virus malveillant et mortel booste des demandes à haut niveau en faveur des déplacements cyclistes à travers le pays il y a presque 100 ans ! La Fontaine avait raison : Rien ne sert de courir, il faut partir à point !

Du vélo qui n'en veut !

Notre beau pays, la première destination touristique mondiale soit dit en cyclant en a vu des invasions en tous genres. Il suffit d'entrouvrir un livre de notre histoire pour en être convaincu. Mais la dernière est bien sympathique personne ne pourra le nier sauf quelques scrogneugneu atrabilaires, c'est le VÉLO. Il est dans l'air du temps le bougre, on ne peut ouvrir un quotidien, une revue quelconque, une radio, sans que Sa Majesté Vélocipède ne soit citée. Suivie de son corollaire que sont les pistes réservées, les voies cyclables, partagées, balisées goudronnées ou pas…

C'est une véritable frénésie qui s'est emparée du sujet, la pandémie ni est pas étrangère. On avait en la matière un tel retard qu'on sprinte aujourd'hui pour se mettre au diapason avec nos voisins qui n'avaient pas méprisé, eux, l'utilisation du biclou.

Aujourd'hui à chaque veille d'élection la sphère politique s'agite pas un candidat qui ne glisse dans ses promesses un bout de tapis bituminé. Pas un qui ne chante ses louanges, c'est à qui glissera quelques biffetons pour encourager son achat au vélociste du coin. Tout ce monde s'accorde (pour une fois NDL) pour reconnaître ses bienfaits pour la santé et sa non pollution, le top ! Il y a quelques années qui aurait pu prévoir que le modeste vélo serait hissé au rang d'argument électoral ?

Pour s'en convaincre, il suffit d'aller sur le *Site Voie Verte- En route pour le vélo Taf*. Pas moins de 26 futurs, futures, élus(e) de toutes tendances qui ne soutiennent leurs propositions. Partout des associations très structurées talonnent dans leur giron leurs édiles pour enfin penser un chouia aux cyclistes. Et oui, en moins d'une décennie des responsables cravatés que mènent des chauffeurs compassés à leur boulot, semblent s'intéresser enfin au sujet. Etonnant non ? Aurait ajouté le regretté Pierre Desproges.

L'arrivée récente sur le marché du V.A.E. n'est pas étrangère au phénomène, la pandémie a parachevé son engouement. Pour être dans le vent, le politique opportunément surfe sur le mouvement et fleurissent les promesses qui comme disait ma grand, rendent les enfants joyeux !..

En parallèle ont émergé des sites encourageant sa pratique pour aller au Taf•, en vacances ou comment s'équiper pour pratiquer en toute sécurité.

L'industrie du cycle se frotte et applaudie des deux mains.

Mais patatras l'horizon s'obscurcit, il y a eu de tels bouleversements industriels au niveau mondial qu'on manque de pièces pour assembler les bécanes.

Comme la majorité des pièces détachées que constituent un vélo est fabriquée en Asie la pandémie a mis leur production au ralenti. (Itou pour les automobiles). On a laissé partir nos savoir faire en la matière pour toutes les bonnes ou mauvaises raisons ainsi qu'à de rares exceptions on ne fabrique plus de A à Z un cycle chez nous.

Il y aurait quelques prémices de retour mais attendons la suite pour l'instant on ne fait plus que de l'assemblage de pièces venant de l'étranger.

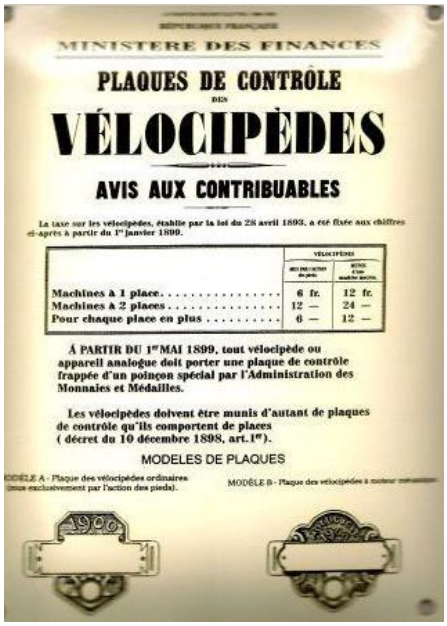
Justement attendu que le politique tend une oreille favorable au monde du vélo pourquoi ne pas dans la foulée revoir la question de la reconquête du marché du deux roues signé Made in France ! Une façon intelligente de faire reculer le chômage.

Serait-ce trop en demander ?

Charles Duplissy.

L’immatriculation des vélos c’est pour bientôt !

La sécurité passe aussi par ce sport agressif qu’est le vol de votre monture. Manœuvre facilité par l’emploi de petites meules portatives. Avec elles aucun cadenas ne résiste plus d’une minute. Savoir qui qu’on est, et maintenant où qu’on est avec un soupçon de redevance est un loisir gouvernemental qui ne date pas d’hier.



MINISTERE DES FINANCES

PLAQUES DE CONTRÔLE DES VÉLOCIPÈDES

AVIS AUX CONTRIBUABLES

La taxe sur les vélocipèdes, établie par la loi du 28 avril 1893, a été fixée aux chiffres ci-après à partir du 1er janvier 1899.

	VÉLOCIPÈDES	
	DES INDUSTRIES du genre.	BONS à une machine seule.
Machines à 1 place	6 fr.	12 fr.
Machines à 2 places	12 —	24 —
Pour chaque place en plus	6 —	12 —

À PARTIR DU 1er MAI 1899, tout vélocipède ou appareil analogue doit porter une plaque de contrôle frappée d’un poinçon spécial par l’Administration des Monnaies et Médailles.

Les vélocipèdes doivent être munis d’autant de plaques de contrôle qu’ils comportent de places (décret du 10 décembre 1898, art. 1er).

MODELES DE PLAQUES

MODÈLE A - Plaque des vélocipèdes ordinaires (mus exclusivement par l’action des pieds).

MODÈLE B - Plaque des vélocipèdes à moteur mécanique

La preuve est que l’origine de la plaque de vélo française est la loi du 28 avril 1893 selon laquelle les possesseurs de vélocipèdes sont redevables d'une taxe annuelle de 10 francs pour chaque vélocipède ou appareil analogue. Les montants relatant à la plaque de vélo française sont en francs et centimes français.

Le montant annuel était de 10 francs français. Vu que la taxe a été introduite le premier juin, le montant de la taxe pour 1893 était de sept douzièmes de 10 francs à savoir 5,83 francs. A ce montant il fallait ajouter des centimes additionnels. Tout d’abord une sorte de fonds de garantie pour les utilisateurs qui ne payaient pas, dont le montant était de 50 centimes français (fois sept douzièmes, ce qui donne 29 centimes), ensuite un droit de perception de 30 centimes (fois sept douzièmes, ce qui donne 18 centimes), et enfin 5 centimes de doit de timbre. Ces frais additionnels faisaient monter le prix de la taxe à 6,35 francs pour la première année. Un quart de ces recettes allaient aux communes. Comme on le voit, il ni a pas de petites économies qui vaillent...

Les vélocipèdes possédés par des marchands et exclusivement destinés à la vente, mais aussi ceux qui sont possédés en conformité de règlements militaires ou administratifs sont exemptés de la taxe. La taxe est par contre due pour les vélocipèdes possédés par des loueurs et destinés à la location.

En 1900 au 1er Mai apparition d’une nouvelle plaque valable 4 ans avec nom, prénom et adresse. Les contribuables qui ont cessé de posséder un vélocipède devront, dans les quinze jours, en faire la déclaration au maire de la commune de leur résidence et lui remettre en même temps la plaque de contrôle qui leur a été délivrée. On voit qu’à l’époque le vélocipède était pris au sérieux.

Novembre1940, nouvelles directives concernant les immatriculations des vélos à Paris. Là on va toucher à une situation totalement ubuesque !!!!

A la lecture de cet arrêté on constate qu’il fut pondu pendant une période de notre histoire pour le moins apocalyptique. Le gouvernement est à Bordeaux, nous avons perdu la guerre, l’armistice est signée mi – Juin, 1.800.000 de prisonniers partent vers les camps et l’ont compte des milliers de morts et de blessés. Sur les routes c’est l’exode des millions de pauvres gens errent en un long cortège de souffrances. Le Nord et l’Est sont ravagés par la guerre, l’ennemi occupe la moitié du territoire commence la pénurie alimentaire et pendant ce temps dans la capitale l’administration avec un grand A, s’active :

Paris, le 9 novembre 1940.

NOUS, PREFET DE POLICE,

Vu : L’Arrêté des Consuls du 12 messidor an VIII ;

L’Ordonnance Générale de Police du 15 mars 1925 et les Ordonnances ou Arrêtés qui l’ont complétée ou modifiée ;

L’Arrêté de ce jour sur la circulation ;

Sur la proposition du Secrétaire Général de la Préfecture et du Directeur Général de la Police Municipale,

ARRÊTONS : ART. 1. […]

ART. 2.

Immatriculation des cycles avec ou sans moteur auxiliaire.

Suit une flopée d’obligations très pinailleuses comme dab, un bel échantillon de littérature administrative. S’en serait une lecture cocasse si elle en fut promulguée en temps de paix.

Là, en plus des petites plaques « ficelées » le plus souvent autour du tube de la potence, il faut boulonner à 30 cm du sol une plaque métallique de 12 cm de haut et 18 cm de large dont :

Les dimensions des caractères doivent être les suivantes :

Hauteur des chiffres ou lettres…de 50 millimètres.

Largeur uniforme du trait… 7 mm

Largeur des chiffres ou lettres…… 30 mm

Espace libre entre les chiffres ou lettres (sauf entre le chiffre des dizaines et celui des centaines) 10 mm

Espace libre entre le chiffre des dizaines et celui des centaines… 20 mm

L'ensemble doit être inscrit sur deux lignes superposées, le numéro d'ordre proprement dit étant produit sur la ligne supérieure, les lettres caractéristiques et l'indice numérique, s'il y a lieu, étant inscrits sur la ligne inférieure. Les deux lignes doivent être séparées l'une de l'autre par un trait continu s'étendant sous tous les chiffres et satisfaisant aux conditions suivantes :

Largeur dans le sens vertical...3 millimètres.

Espace libre entre le trait et les chiffres ou lettres... 5 mm

Les dimensions de la plaque doivent être déterminées par la condition de laisser entre les chiffres et le bord de la plaque un espace libre d'au ou lettres

moins 5 millimètres pour les bords supérieur et inférieur et 9 mm

millimètres pour les bords latéraux. La mise en application se devait être effective en 1941. Comme toute cette litanie se devait d'être calligraphiée sur fond jaune, les plaques elles, furent baptisées par dérision : les jonquilles !

Cette immatriculation voyante disparaîtra à la Libération mais l'obligation de fixer une petite plaque sur son vélo perdura jusqu'en 1958 où l'encaissement de la taxe revenait plus cher que l'argent récolté ! N'empêche que la maréchaussée coursait les contrevenants et l'amende était salée surtout s'il y avait en plus le refus d'obtempérer !

Les temps ont changés mais, mais le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire s'est enfin intéressé fin 2018 aux vélos. Débloquant un fond de 350 millions d'Euros pour allonger les pistes cyclables, introduire une indemnité vélo et généraliser le marquage de nos chères bécanes. Cette dernière mesure entra en vigueur en 2020 (Dans les textes) et rendra obligatoire le marquage et l'enregistrement des vélos neufs dans un fichier national des propriétaires de cycles. En clair, les cycles neufs vendus dans le commerce devront *« faire l'objet d'une identification »* qui comprendra donc un identifiant propre à la bicyclette et un rapprochement de cet identifiant avec son propriétaire par l'enregistrement de ses coordonnées dans ce fichier national des propriétaires de cycles. L'identifiant du vélo devra être porté sur le cadre *« sous une forme lisible, indélébile, inamovible et infalsifiable, en un endroit repérable et visible sans manipulation du cycle »* à l'instar du numéro de série d'un voiture qui doit être gravé sur son châssis. Le marquage des vélos d'occasion deviendra obligatoire à partir de l'année 2022. Tout cela pour lutter contre le vol. Il est donné qu'en France il se vole par ans quelques 300.000 cycles. Il est évident que beaucoup renâclent à continuer la pratique surtout en ville. Il s'avère que 40 % des vélos volés sont retrouvés grâce à leur marquage.

Cette identification des vélos est d'ailleurs fortement recommandée par les associations de cyclistes et il est déjà possible de faire graver un numéro *Bicycode* – souvent sur le cadre de son cycle. Ce numéro doit être enregistré sur le site Internet dédié et cet enregistrement est ensuite transcrit dans un fichier national. Pour l'heure, ce système, créé en 2004 à l'initiative de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB), concerne déjà 400.000 vélos. Il existerait une variante à la gravure. Il serait proposé un autocollant très, très collant... Affaire à suivre pour les V.A.E. les mêmes propositions sont préconisées.

Néanmoins, le Ministère des Transports a précisé : *« il n'est pas question d'une carte grise pour vélo qui permettrait de verbaliser les cyclistes »*

Voilà les dernières directives gouvernementales lancées par le ministère de Md. La Ministre Elisabeth Borne.

N.B. Rappel comportemental : Sur la route quand on dépasse les bornes il n'y a plus de limites ! (A. Jarry ou A. Allais au choix). Quelques organismes conventionnés qui peuvent graver gratuitement votre vélo : Bicycode – Paravol - FUB et autres.

Sources : Art. Arnaud Kempeners et France – Franco Plaques. Voir le site : Les plaques de vélo de France.(cliquer sur le lien)
Il est certain que la pandémie a mis un frein à toutes ces initiatives mais elles seront effectives prochainement.
Au final la rédaction n'a pas pu s'empêcher de publier la conclusion d'un article paru dans le N° 45 de Fev.2014.
Extraits des réflexions au sujet des plaques de vélo par un ancien Président de club. P.Roussel.
Je viens de vous raconter ma dernière péripétie de plaque contrôle. Les années passèrent et... la chèvre qui fournissait son lait à nos gouvernements devint de moins en moins intéressante, la vache laitière qu'était l'automobile devenait tellement productive qu'un jour le gouvernement laissa tomber la chèvre. Ce ne fut pas la réjouissance chez les cyclistes qui eurent peur de ne plus avoir droit à la route. Mais finalement le pot de terre résista au pot de fer. Vous savez où nous en sommes de cette cohabitation." (Une phrase qui n'a pas pris une ride – NDLR)

Que ces histoires restent entre nous. Avec le renouveau actuel du vélo, ça pourrait donner de mauvaises pensées aux têtes d'œuf qui gèrent la pompe à fric. (Là tout est dit ! NDL)

Le Vélo-Smoothies le vélo écolo et rigolo !

Pour les puristes Le Vélo-Smoothies n'est qu'un ersatz du vélocipède d'ailleurs au premier coup d'œil on voit bien qu'avec lui on ne partira pas en randonnée. Mais avec lui pas de chutes donc pas de casque, dès lors les mises en plis sont sauvées !

Cet engin au bâti simpliste permet de voyager dans le monde du goût, de la gaîté et vous prémunit contre la soif.

Le Vélo-Smoothies a tous les atouts pour plaire aux organisateurs de foires, de rencontres sportives, familiales et autres rassemblements.

Cet engin statique silencieux avec sa roue avant lenticulaire colorée est attractif et ludique dans le sens que l'assoiffé de passage peut se confectionner à la force du mollet sa boisson désirée.

Hors mis les avantages cités ci-dessus le Vélo-Smoothies carburant à la force du mollet, il laisse les ampères, les produits pétroliers, aux abonnés absents. En action il n'émet pas de Co2 donc ne pollue pas l'atmosphère. Après sa prestation l'utilisateur peut laisser l'emplacement propre ; les gobelets seront recyclables et les épluchures des fruits utilisés récupérées via le compost.

C'est par le truchement d'une sympathique diététicienne que La Sacoche s'est intéressée à ce produit innovant et utile. Cette dernière envisage de se produire face au public mais aussi d'aller et de faire participer des écoliers pour les initier au bien manger tout en s'amusant.

En mouvement, l'engin muni d'un « Mixer » ou « Blinder » permet de se régaler, selon la saison de jus de fruits ou de soupes de légumes.

Son concept vient d'Amérique du sud certainement issu d'un malheureux qui a trouvé là un procédé astucieux afin de gagner quelques pesos.

On retrouve par ailleurs la même approche de fonctionnement avec nos rémouleurs ambulants.

Donc, l'animateur ou le client choisissent les fruits, les pèles ajoutent luxe suprême un glaçon ou une eau fraîche et obtiennent en un tour de roue une boisson désaltérante.

A son échelle comme ses cousins Vélocipèdes le Vélo-Smoothies participe à la protection de la planète et n'usurpe pas la définition d'écolo.

Ce qui nous a séduits dans le concept, c'est que l'ensemble est entièrement démontable son rangement est astucieux et tient dans une belle caisse qui peut se muer en un bar accueillant. Il peut être vendu ou loué.

Quelques précisions : Les « Mixer » employés ont une contenance d'un litre un quart et sont équipés de lames d'acier pour un broyage optimal. Les constructeurs sont des Français basés à : ZAC DE LA CORBINIERE - Société Cyclojuice-Juicybox 50140 MORTAIN-BOCAGE.

Pour vos animations et conseils diététiques
contact : nath.thieblemont@gmail.com ou www.dietetique-gourmande.com (cliquer sur le lien)
Tel : 06.38.01.18.13.

N.B. : Smoothies se traduit en bon Français par frappé, onctueux tout un programme…

Martin J.C.

Sauvé, je pense, par mon cardio-fréquence-mètre…

Un fidèle lecteur nous a écrit un texte très, très personnel relatant ses déboires cardiaques par le menu. Habitant en Lozère département enclavé et loin de structures hospitalières de pointes. Il faut pour les atteindre parcourir 200 km ! On peut considérer que notre ami E. Inesta ancien élu de la Ligue Languedoc Roussillon a eu beaucoup de chances ! Aux dernières nouvelles, il est toujours là, bien vivant tourné vers les autres.

Je souhaite raconter mon incident cardiaque. Si au moins ça pouvait sauver quelqu'un, j'en serais déjà heureux.

Ce samedi 30 novembre 2019, je me lève le matin après avoir assez bien dormi alors que j'ai fait pas mal de choses physiques la veille. Comme tous les jours, je prends mes 2 petits cachets du matin : le Bisocégé 1,25 mg, et l'Amlodipine 10 mg, doses minimum pour une affection cardiaque. Après le petit déjeuner, le rasage, je suis seul dans la maison, Quand j'ai fini, je me prépare pour la douche, et brusquement ça va mal, je tremble bizarrement, ma vue baisse d'un coup et je risque de tomber en arrière. Je m'accroche des deux mains au lavabo pour mieux respirer. J'y arrive mais je sens que ce n'est pas normal. La chambre est à côté. Je m'allonge sur le lit quelques instants, mais ça ne passe pas. Alors, lentement je me relève et descends au rez-de-chaussée. Je vais la où se trouve mon cardio-fréquence-mètre. Voilà plus de 7 ans que je le prends quand je me déplace en dehors du simple trajet Balsièges -Mende (20 km a/r si je tourne un peu en ville).

Je le place, m'assoie tranquillement dans la cuisine et j'attends près de 2 mn avant de regarder le résultat : Stupeur !! Il m'indique 208 cpm. De quoi faire un bond !! Très inquiet, j'attends de voir s'il descend au rythme habituel (50 à 55 cpm), mais non, il descend à peine à 198, et quand je remonte le bras droit à hauteur de l'épaule, il marque 210...Alors, sans me brusquer, je prends le téléphone et j'appelle l'Hôpital de Mende. Malgré les grèves, j'ai vite le standard. J'explique et rappelle qu'en juillet 2012, un infarctus m'a valu la nécrose de la 1° section de ma coronaire droite. La dame me branche sur le SAMU48 qui arrive environ 15 mn après. Entre temps, j'ai pris mon petit cachet de midi : Aspirine 100 mg. Quand ils me font le 1° électrocardiogramme (ECG), le cœur est à 135. C'est encore trop. Le Docteur a compris, et lentement avec lui, l'infirmière et le chauffeur, je marche jusqu'au camion. Quand je m'allonge sur le lit, le cœur est remonté à 180 cpm. Avant de partir, j'ai laissé un mot pour ma compagne et le Docteur son n° de téléphone. Aux Urgences de Mende, ils me donnent 2 comprimés de cordarone qui vont faire effet et ramener le cœur à un niveau plus correct. Cependant, à Mende, pas facile de s'occuper de ces cas. Le Docteur CHALANI, cardiologue officiel, vient et devant ma compagne, prend de suite les dispositions: appel à la Clinique du Millénaire à Montpellier, mais en fonction du temps froid et d'autres éléments, je reste jusqu'au lendemain après-midi où une ambulance privée m'amène à Montpellier.

Le lendemain matin, alors en « soins intensifs », le Docteur GALLAY qui s'était occupé de moi en 2012 vient me voir. Il me prendra en charge le mardi matin pour « l'ablation d'un flutter », puis j'effectue un test d'effort très favorable sur le vélo le mercredi après-midi (j'ai refusé le test avec la Dobutamine qui s'était très mal passé à Mende en septembre 2018) et je ressors du Millénaire dans l'après-midi du jeudi 05/12 ramené chez moi en VSL. La médication prescrite est sans changement par rapport à l'habitude. Toutefois, je fais très attention à mes occupations habituelles, excusant mon absence à toutes mes réunions de Décembre, attentif à la nourriture même à Noël, et « très sage » au 1° de l'an car sans réveillon comme fin 2018.

J'aborde prudemment 2020, et hélas, le mardi 14 janvier à 5H 30 environ après un passage toilettes je sens que ça recommence comme le 30 novembre…

Je reprends mon c-f-m et là le cœur monte à 187 cpm au repos. Ma compagne est réveillée. Je lui montre, et j'appelle directement le SAMU. Quand ils arrivent, le cœur est encore à 180.

Bien sûr, Direction les Urgences, puis de nouveau le Docteur CHALANI, un cordarone, et cette fois le SAMU 48 m'amène jusqu'à Millau où le SAMU 34 prend le relais jusqu'au Millénaire. Là, après installations successives dans 3 chambres différentes, je revois le Docteur GALLAY qui s'occupe de moi dès le lendemain matin où je reste plus longtemps sur « la table » avec une nouvelle anesthésie locale. Après 2 autres examens, le jeudi 16/02 je ressors du Millénaire en VSL à 17H00. Bonjour pour la traversée de Montpellier…

Finalement, je suis ramené à Balsièges à 19H15. Le vendredi, ma compagne m'amène la nouvelle médication qui est un peu plus « musclée » qu'avant, et je dois revoir le Docteur CHALANI dans les 15 jours pour la pose d'un « Holter » dont les données seront étudiées au bout de 24 heures. En fait, ce sera le lundi 03/02 et l'examen des données le lendemain avec seulement 2 petits extrasystoles au cours de la nuit. Pas de quoi s'affoler, mais attention !!

J'ai de nouveau rendez-vous pour ce type d'opération le 28 mai, avec examen des données le lendemain. Cette fois, je ne suis sorti de la maison de ma compagne qu'au bout de 9 jours. Elle s'est occupée de chez-moi pendant ce temps-là alors qu'en décembre j'étais sorti de chez elle au bout de 3 jours...

J'avoue très franchement que j'ai ensuite été « sonné » pendant trois bonnes semaines après ce deuxième coup d'emballement du cœur. Après le 2° passage au Millénaire j'ai d'assisté à une réunion dans le Nord Lozère, au bout de 6 semaines et depuis je ne fait que de très courts trajets Balsièges-Mende A-R, une ou deux fois par jour au plus en auto.

Je dois encore donner un coup de frein à mes activités sportives et associatives (notamment bénévole au Centre de distribution des Restos du Coeur).

L'hydrogène et le VAE.

On ne pouvait pas à La Sacoche faire un journal basé que sur la sécurité et les risques encourus dans notre pratique, il serait trop anxiogène. Aussi pour finir par une note d'espoir en l'avenir on parlera en bien d'un futur VAEAH. Encore un sigle barbare ? Que non, c'est juste la dénomination d'un Vélo Assistance Electrique A Hydrogène.

Certain que dans un proche avenir l'hydrogène comme combustible de remplacement ou d'apport sera en pointe dans les moyens de transports. Quelques indices le laisse présager. Le premier et pas le moindre est que le gouvernement prévoit une enveloppe de 7 milliards d'Euros pour son développement dans un avenir proche.

Autre signe la start-up Zeroavia a réussi en septembre 2020 à faire voler un avion. Il s'agit d'un petit aéronef de six places 100% électrique fonctionnant avec une pile à combustible utilisant de l'hydrogène. Une autre démonstration sur 400 kilomètres était prévue avant la fin de l'année au large des îles Orcades en Ecosse. La France qui ne veut pas rester à la traine a conditionné une partie de ses aides au secteur aéronautique à la condition qu'il conçoive un avion neutre en carbone d'ici 2035. Airbus a dévoilé dans la foulée trois concepts à hydrogène susceptibles de relever le défi. Affaire à suivre la principale entrave aux projets est pour l'instant le poids des batteries.

Dans sa publication de N° 56 de sept. 2015 La Sacoche avait publié un article « Ca va gazer » très documenté sur le vélo à hydrogène.

A l'époque, six ans déjà, la maison Cycleurope (Gitane) alliée à Pragma avait fait tester par des facteurs un vélo fonctionnant à l'hydrogène dans le pays basque.

Europe 1 en avait reprit l'information dans sa matinale de Janvier 2017 de ces essais par une collectivité. Depuis silence radio …

Mais l'idée a fait son chemin et en espérant qu'il tiendra la route un nouveau produit risque, faut être prudent, d'arriver sous peu sur le marché.

Lors de l'étape du Tour 2019 à Nîmes une conférence au sujet du fameux cycle nous fut présenté. Ce vélo futuriste construit en France par la société Pragma- Industries a, c'est sur, des atouts pour l'avenir. Hormis son prix, il faudra, pour le vulgariser vaincre la crainte d'avoir sous sa selle une bonbonne de gaz sous pression. Soit la même appréhension qui existe envers les voitures propulsées au GPL.

Propulsé par une pile à hydrogène, ce vélo électrique a une autonomie de 100 km et, autre avantage, se recharge en moins d'une minute ! Une invention française spectaculaire qui pourrait bien révolutionner pour de bon le transport à vélo. Ils seront vendus 4 000€ /pièce. *« Mais ils apporteront une vraie solution innovante de mobilité, complètement détachée des énergies fossiles. » dixit son constructeur Pierre Forte.*

Pragma Industries est un spécialiste mondial des piles à combustible compactes depuis 2004. La société a développé au fil des ans les meilleures piles à combustible compactes de sa catégorie pour cibler les systèmes portables et les marchés de la mobilité légère grâce à ses technologies. Afin de démocratiser davantage l'hydrogène et de le rendre disponible dans la vie de tous les jours. Pragma Industries a créé une filiale dédiée à la mobilité qui offre pour les entreprises qui veulent acquérir une flotte de leur fournir les installations de rechargement en hydrogène. Le Pragma est un vélo à assistance électrique qui a un moteur efficace pour les côtes et les passages difficiles. Des tests ont eu lieu au cours de promenades en pays basque. Il a la particularité de stocker l'énergie non pas dans une pile à lithium mais sous forme d'hydrogène. Il participe donc à la préservation de l'environnement. Utiliser le vélo dans votre quotidien pour vos loisirs mais aussi pour aller travailler c'est changer de rythme et mode de vie. La mobilité hydrogène est là et les **vélos à hydrogène** peuvent être vos alliés à court ou moyen terme pour devenir un vélo-tafeur.

Pour tous renseignements et contact : www.pragma-industries.com (cliquer sur le lien)

Jacques Faizant et Guy Perpère.

Dans la catégorie des Ecrivains- Dessinateurs humoristes, il en ait deux qui méritaient de figurer dans La Sacoche et par delà leur rendre hommage. Ce sont les talentueux et délicieux Jacques Faizant et son compère Guy Perpère.

Quand on a eut la chance de lire les périples cyclotouristiques du premier on se rend compte qu'il fut un cyclotouriste très, très averti.

Il sentait le milieu avec acuité et finesse comme il le faisait avec ses inimitables dessins. L'extrait ci-dessous le démontre aisément et chacun se retrouvera dans ses descriptions lors d'un départ d'une longue randonnée d'au moins 240 bornes.

Et quand il n'y a pas de mur, vous vous arrêtez comment ?

« Puis après une nuit d'insomnie, dès potron-minet, de tous les hôtels, dortoirs et campings de la ville, plusieurs centaines de cyclistes emmitouflés et somnolents convergent vers un café-bar baptisé « permanence » et où seule l'évocation d'un commerce matinal mais important de cafés-crème et croissants rassis a pu convaincre le propriétaire de lever son rideau avant l'heure habituelle.

A l'intérieur, c'est un hourvari que n'arrangent en rien le cliquetis des vaisselles et les sifflements du percolateur, c'est une bousculade cordiale autour de la table des commissaires qui délivrent les cartes de routes en jurant in-petto et que pour la centième fois de leur vie qu'on ne les prendra plus à quitter les tiédeurs de la couche conjugale pour donner le départ d'une randonnée à laquelle ils ne participeront même pas.

C'est en général dans ces endroits et à ces heures là qu'Albina, grelottante

et fripée, me tient des discours grommelés où il ressort que le jour où elle m'a connu elle aurait mieux fait d'attraper le typhus.

En attendant que soit donné le départ (en général à trois heures), la gent cycliste tient des conversations dont les rodomontades sont exclues. L'ampleur de la tâche à venir et l'incertitude où l'on est de la mener à bien tempèrent singulièrement l'optimisme apparent. Si au fond de son cœur, chacun est persuadé de ne faire qu'une bouchée des difficultés de la journée, il se garde de le dire de crainte, à l'heure fatale des « coups de pompe » d'être doublé dans quelque col par ses interlocuteurs du matin qui n'auraient certes pas le mauvais goût de lui rappeler ses hâblerie nocturnes, mais à coup sûr, n'en penseraient pas moins.

Les thèmes de favoris de ces défaitistes de façade peuvent être résumés par le soliloque habituel d'Albina qui juge plus prudent, de peur d'en oublier, de les regrouper tous à son usage.

Moi, dit-elle de son ton le plus maussade, moi je vais pas aller bien loin. J'ai pas beaucoup d'entraînement cette année, j'ai pas bien dormi, j'ai mal dans l'estomac, j'ai une dérailleur qui passe pas bien sur la vingt-huit dents, et je crois que je suis enrhumée. Je vais prendre le départ mais je crois que je vais m'arrêter en route. Le mur des lamentations !

A cette énumération dont certain ont la pudeur de n'utiliser qu'un seul terme s'ajoutent, chez d'autres, les considérations de considération raisonnante, destinée à persuader l'auditoire qu'on est un homme libre et débarrassé de toute trace de panurgisme :
- Moi je n'ai pas signé de contrat. Je vais où jusqu'où je peux et je m'arrête !

Je suis venu pour m'amuser et pas pour me sortir les tripes ! C'est pas pour un brevet et une médaille que je vais compromettre ma santé ! On n'est pas aux pièces ! Non mais sans blague ?

Puis l'argument suprême de celui qui veut de son côté toutes les chances de sauver la face : le tourisme.

Celui-là prétend tout voir, tout admirer, tout visiter et tout photographier. Libre aux autres, dit-il, de foncer comme des brutes pour rallier l'arrivée en temps voulu. Lui, va prendre son temps. Ainsi si, par hasard, on le retrouve haletant vidé de sa substance sur le bord du fossé, qu'on soit bien persuadé qu'il n'a pas présumé de ses forces : il admire le paysage.

Après quoi, ayant ainsi pris ses précautions oratoires dont personne n'est dupe, tout ce joli monde enfourche gaiement sa machine et part, bien entendu à fond de train vers les sommets pentus, les descentes enivrantes, les casse-croûte somptueux et le contrôle d'arrivée, qui n'enregistre en général qu'un nombre tout à fait insignifiant d'abandons.

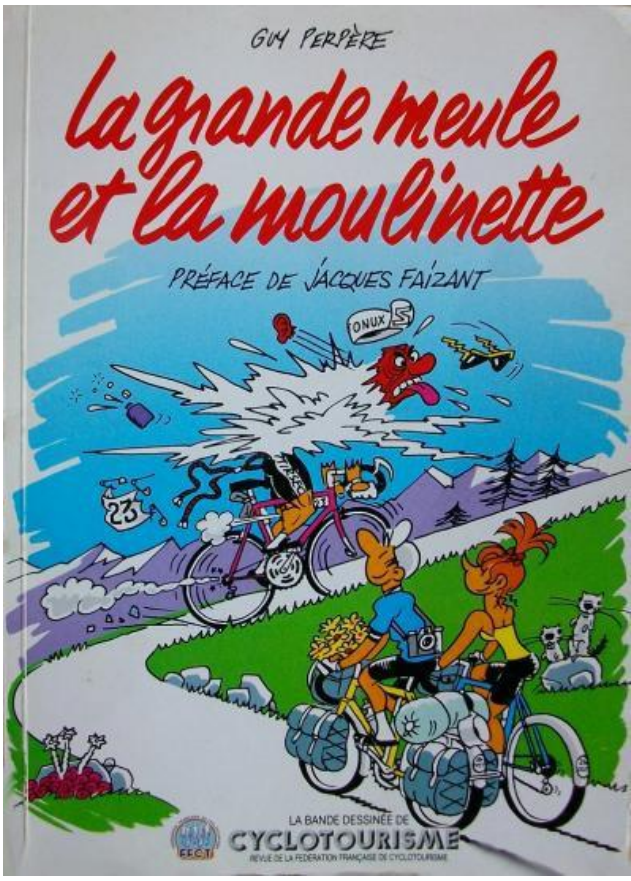
Le soir, par quelque miracle encore inexpliqué, les conversations prennent un ton nettement plus glorieux qu'aux aurores.

Quand je disais, plus haut, que tout ce joli monde partait à « fond de train » c'était façon de parler. En vérité, chacun part à son rythme et si certains, en effet adoptent dès le départ une allure affairée qui pourrait laisser supposer qu'ils ont des guêpes dans leur culotte, d'autres, dont Albina et moi, sont beaucoup plus pondérés et entament la rude partie avec une modération d'autant plus naturelle qu'ils savent bien que ces affaires-là ne sont pas des « courses »

De sa pratique régulière du vélo, il avait retiré une certaine de philosophie qu'il lui a fait dire. « Sortir de chez soi avec tout son bien dans une ou deux sacoches, mettre ses gants, s'asseoir sur la selle, poser le pied sur la pédale, regarder le ciel et partir. Le cyclotourisme, c'est cela. » Là tout est dit.

Jacques Faizant ce grand fumeur de pipes a lui disparu en 2006 il a produit deux ouvrages où il a comme fil rouge une héroïne Albina. Co-équipière fidèle qu'il a formée aux joies du Yelow de randonnées comme elle dit avec son accent de jeune Américaine vivant en France. Dans son premier récit : Albina et la bicyclette la néophyte étonnait par ses étonnements de néophyte. Mais dans le tome 2 **Albina roule en tête** elle éduque à la pratique du Yellow une petite nouvelle Gudule.

La randonnée longue 1099 bornes décrite en123 pages dure huit jours et les suivre dans les situations et réflexions toutes plus cocasses les unes que les autres est un régal.



Si on rend hommage à J. Faizant, il ne faut surtout pas oublier un autre « grateux » de talent qui a longtemps enrichi la page humour de la revue Cyclotourisme. Il s'agit de Guy Perpère le père de l'album **La grande meule et la moulinette** édité en 1990 par la Fédération Française de cyclotourisme. On le retrouvera dans le prochain numéro. 98

N.B. Pour essayer de trouver les ouvrages cités ci-dessus un seule adresse :

http://biblio-cyclesdephilippeorgebin.hautetfort.com

(cliquer sur le lien)

La Page Nature de Marcel

Bords de route enchanteurs *(suite)*

Voilà un bord de route spectaculaire, des chardons à grosse tête hérisée de puissantes épines, mieux vaut éviter de chuter dedans ! Un massif de Chardons Marie (Silybum Marianum). Vu de près, il est assez joli et des bourdons y viennent butiner en se glissant entre les épines. Charmant spectacle !

Chardon-Marie *(Silybum marianum)*

Yellow symphony - Genêt d'Espagne *(Spartium junceum)*

Au printemps, dans le Midi, les balades cyclo vous conduiront dans des paysages vallonnés largement colonisés par le Genêt d'Espagne . Là encore, c'est le règne du jaune à perte de vue .
Et si en fin de saison vous longez un pré couvert de "neige" , vous le devrez à la Roquette blanche, qui répond au doux nom de Diplotaxis erucoides.