

# *Le CIBiste*

Bulletin d'Information du Club Indépendant Bordelais

N°416 - Avril à juin 2025



Le 22/05 - Le château de Laubesc à Cessac (© Edward Hitchcock)

***Ceux qui font du vélo savent que dans la vie rien n'est jamais plat.***  
***(René Fallet)***



**Fédération Française  
de Cyclotourisme**

- ▶ **Technique vélo**
- ▶ **L'anniversaire d'Henri**
- ▶ **Balade dans le Périgord vert**
- ▶ **Pâques en Périgord 2025**
- ▶ **De l'Entre-deux-Mers à la Dordogne**
- ▶ **Plein cadre**
- ▶ **L'écrevisse de Louisiane**
- ▶ **La bicyclette en France, d'hier à aujourd'hui**

# Le CIBiste

Trimestriel d'information du  
**Club Indépendant  
Bordelais**



<http://cib.ffvelo.fr>  
[cib.ffct@gmail.com](mailto:cib.ffct@gmail.com)

## Directeur de la publication

**Philippe Maze**  
7 rue des Marguerites 33700 Mérignac  
☎ 06 20 87 54 68  
E-mail : phil.maze@gmail.com

## Rédaction conception graphique et maquette

**Hervé Aumailley** ☎ 06 01 78 40 02  
**Philippe Maze** ☎ 06 20 87 54 68  
E-mail : cib.redac@gmail.com

**Note** : Les articles, dessins et photos envoyés pour publication doivent parvenir à la rédaction **avant le 15 du mois** précédant la parution.

## Impression

44  bis  
rue Sauteyron  
33000 Bordeaux  
☎ 05 56 94 51 46

**Dépôt légal à la BNF**  
ISSN 2649-1532

## Dans ce numéro :

|                                                    |       |
|----------------------------------------------------|-------|
| Editorial .....                                    | 2     |
| Technique vélo.....                                | 3     |
| L'anniversaire d'Henri.....                        | 4     |
| Balade dans le Périgord vert.....                  | 5     |
| Pâques en Périgord 2025.....                       | 6     |
| De l'Entre-2-Mers à la Dordogne.....               | 7     |
| Plein cadre.....                                   | 8-9   |
| Les échos du peloton.....                          | 10-11 |
| L'écrevisse de Louisiane.....                      | 12    |
| La bicyclette en France, d'hier à aujourd'hui..... | 13-16 |
| Divers et mémentos.....                            | 16    |

## ◆ Le mot du président ◆



## Faire du vélo pour aller mieux !

**M**e voilà de retour après une opération chirurgicale lourde et trois semaines de convalescence durant lesquelles la reprise de l'activité physique s'est faite progressivement par le sport, une véritable reconstruction.

La fatigue nerveuse, l'anxiété post opératoire se sont miraculeusement transformées en saine fatigue physique. Avoir beaucoup roulé sur les routes de France m'a apporté des souvenirs riches et heureux. Peiner dans la montée d'un col, sentir mon cœur cogner dans ma poitrine, m'ont préparé sans le savoir à vivre cette rude épreuve. Retrouver des sensations physiques lors de cette convalescence a été le meilleur des médicaments.

C'est pourquoi, aujourd'hui je vous dit : il faut continuer à enfourcher votre vélo quand vous pouvez et si l'envie n'est pas là, forcez-vous un peu pour rejoindre les copains car à plusieurs c'est plus sympa. La pratique sportive, mêlée de culture, comme nous la pratiquons, est unique en son genre et tellement réconfortante que j'ai hâte d'en profiter à nouveau.

**Phil. Maze**

## ◆ Les cibistes bougent ... ◆

Dès ce mois de mai, quelques cibistes ont pris la route vers des horizons variés.

**Périple en Espagne puis en France** : partis le 6 mai d'Hendaye à vélo, Michel Vidal et Michel Moenner font un grand tour en Espagne en passant par quelques villes connues : Irun, Pampelune puis par le « camino frances » ils rejoignent Burgos. De là, en direction de la Méditerranée par le « camino del Cid », ils arrivent à Valencia puis remontent vers le nord en bordure de côte jusqu'au delta de l'Ebre à L'Ampolla. Des paysages à couper le souffle et le respect des espagnols pour les cyclistes ont été très appréciés. Retour au pays le 24 mai à Argelès/Mer par le train... Leur aventure s'est ensuite poursuivie à vélo en France... Portbou, Perpignan, Villefranche-de-Conflent. De là ils prennent le train jaune jusqu'à La Tour-de-Carol puis poursuivent à vélo jusqu'à Font-Romeu. Redescende vers Limoux, Béziers. Avec l'objectif de rejoindre la ViaRhôna, de la suivre jusqu'au Vercors, et après quelques jours de pause et de découvertes, ils se dirigent vers le Massif Central (chaîne des puys) puis le Cézallier avec un retour prévu sur Bordeaux avant fin juin.

**Périple à travers la Belgique et la Hollande** : Christine et Michel Clauzel ont commencé leur circuit à vélo le 16 mai au départ de Lille. Passant par Bruges en Belgique, ils rejoignent la côte à Knocke-Heist, prennent un ferry pour rejoindre la Hollande très proche. Le 20 mai après Veerse Meer, traversées de ponts très longs sur la mer sur une autoroute pour vélos ! Ferry pour Delft. Visites de Rotterdam (le plus grand port marchand d'Europe), La Haye et Leiden puis Amsterdam. Le retour se fait par l'intérieur des terres : Utrecht, Dordrecht, Breda en Hollande puis Bruxelles, Tournai en Belgique et enfin retour à Lille vers mi-juin.

**Circuit sportif en Bourgogne** : partis le 17 mai de Bordeaux, Ragnar, Joël et Jean-françois ont fait un périple à vélo de 6 jours à la découverte de cette belle région. Le niveau était relevé avec 6500 m de dénivelé + sur une distance de 650 km !! Retour le 24 mai à Bordeaux.

**V.I. vers Domfront en Poirée en Normandie puis séjour CIB 2025 du 14 au 21/06** : 3 cibistes (Muguette, Clarisse et Edward) réalisent le voyage itinérant (V.I.) de 560 km depuis La Rochelle jusqu'au lieu de notre séjour à Domfront en Poirée. Au total, 11 cibistes et 9 anglais de notre club ami du CTC Bristol participent à ce séjour. A partir d'une proposition de Ragnar, la commission voyage a réservé un gîte « le relais Saint-Michel » à Domfront. De là, Ragnar a prévu des circuits vélo de différentes longueurs chaque jour (complétés parfois par des marches) pour s'adapter à tous suivant leur forme.

*Que de récits de voyage en perspective !*

**Hervé Aumailley**

# Chiche to Mr Wooden

par Yves Sontag - DDF de la Gironde



Le nouveau vélo de Gaston entièrement remonté avec un cadre « Mr Wooden »



La fracture du tube diagonal !!

Je viens de recevoir le dernier numéro du 650, et dans la foulée je renouvelle mon adhésion. Cependant, dans ce numéro 53 je déplore la prépondérance des reportages de sorties et le manque d'articles techniques. André Marty a participé récemment à notre excentrée de Bazas. Un peu intrigué par ma machine, après mes explications il m'a soufflé d'en parler aux confrères, on ne sait jamais ça pourrait servir...

Pour l'histoire, fin 1999, au salon des sports de Bordeaux, faisant une de mes journées de bénévolat au stand de la ligue, j'ai rencontré un déjà p'tit vieux cyclo un peu zarbi (devinez qui) à côté d'une machine qu'à l'époque on pouvait déjà qualifier de « vintage ».

Vu que j'avais besoin de ce type d'engin pour me déplacer de temps en temps en autonomie, je passe commande de cette « chiche » 1° série de Arc en Cycles. Bien entendu après la formalité du **conseil de révision** rue de Cauderès pour prendre mes mensurations (le frère Paul évidemment !).

Mais au fil du temps, un vélo ça vieillit. En outre les techniques évoluent, vive les freins à disque. Avec ma chiche j'en ai bavé avec ces jantes RIGIDA indestructibles. Mais pas indestructibles pour les patins qui freinent, lesquels ne font pas long feu. Ou bien les freins qui résistent un peu sont inefficaces sous la pluie. Bon, ces deux vieilles jantes je me les réserve pour roue arrière de vélo de ville, voire les utiliser avec des freins à disque, comme Luc qui a monté sa randonneuse avec des jantes acier (et freins à disque...).

A la SF de 2018, sur le stand de la confrérie, Henri me présente Sébastien Klein. Comme je viens de toucher mes primes de départ à la retraite je lui fais faire une superbe randonneuse « Brevet cycle », que j'ai récupéré sur le stand Berthoud à la SF de Cognac.

Comme je ne voulais pas plus que 9

pignons à l'arrière, pour utiliser une chaîne robuste, j'ai demandé à Sébastien de me monter du SORA 3000 triple plateau.

Ce groupe ça marche super bien, et pour ma chiche qui vieillit je me dis qu'il faut monter cela et virer tout ce qui commence à être pourri, les porte-bagages en particulier.

Pour rénover ma chiche, afin qu'elle me serve en période hivernale je commande :

- le groupe SORA 3000, avec cassette 9V, chaîne, les câbles, les gaines, etc
- deux jantes EXAL ZX19, 1 moyeu AR compatible shimano 9V
- les rayons DT-swiss chez rose-bikes pour les avoir à 2 mm près
- les porte-bagages avant et arrière TUBUS, etc

Bref, compte-tenu que j'avais déjà remplacé le pédalier par un pédalier VTT afin de bénéficier d'un petit plateau de 22 dents il ne restait de ma randonneuse que :

- le cintre
- la tige de selle (mais pas la selle Brooks que j'avais déjà avant)
- les feux (mais pas la dynamo Marwin dont le galet était complètement lisse)

Bon, mais il y a toujours le cadre me diriez-vous ?

Ce que je croyais quand j'ai commandé toutes les pièces nécessaires à la rénovation.

Et paf !! lors d'une sortie avec le CIB le tube diagonal se casse.

Que faire ? Deux solutions :

- revendre sur le site « le bon coin » ou autre le matériel que je viens d'acheter
- trouver un cadre

Après moult recherches, ayant trouvé la bête rare, j'opte pour la seconde solution.

Le cadre « Mr Wooden » de BROTHER CYCLES convient parfaitement.

Totally suitable for 650B, compatible avec des technologies (approx 1990 jusqu'à aujourd'hui par exemple boîte BSA/BSR

68mm, etc...), passage facile des garde-boues.

C'est un excellent design british, manufacturé in asia, compatible 650B contrairement à GENESIS. La photo précédente le montre, sans les porte-bagages avant et le tube de direction pas encore optimisé avec la bonne potence ahead set.

J'ai monté les freins V-brake de mon ancien et défunt VTT « supernormal » de Commencal.

J'ai acheté ce cadre chez Mr Pignon Mme Guidon, boutique que je recommande particulièrement. Je l'ai monté moi-même, excepté l'ajustement du tube de direction avec la potence définitive. Bien que ce cadre soit très bien conçu, pour monter un certain nombre de choses, il faut bien être capable de bricoler soi-même (équerrés, brides diverses, etc...).

A l'avant j'ai fait une roue avec une EXAL ZX19. Puis voyant la difficulté de s'en approvisionner de nouveau je me suis gardé au chaud la seconde. Suite à mes recherches j'ai vu que la ZAC 421 de RYDE est compatible avec des pneus de 32, ainsi j'ai équipé ma roue arrière (voir mon mail).

Le tarif du cadre (unique partout) est de 800 euros, intéressant vu que j'avais tout le reste.

Je ne sais pas si c'est une bonne solution pour des personnes qui voudraient se monter un vélo de A à Z. Je ne connais pas quel est le coût de revient des cadres de la confrérie.

Le problème, c'est le coût des pièces, achetées de façon unitaire ou en petite quantité.

Le détailleur au tarif public conseillé, ce n'est pas à ce prix là que Decathlon les achète par dizaines de milliers d'un coup.

D'où l'intérêt d'opérations du type « chiche ».

A + à toutes et à tous sur le vélo. ◆

# L'anniversaire d'Henri...

par Pascal Chalopin



Le 23/03 - Le CIB célèbre aujourd'hui les 90 printemps d'Henri

Même si le CIB continue de rouler pendant l'hiver, ce dimanche 23 mars figurait au calendrier comme jour d'ouverture de saison. Ce qui n'était pas écrit, par contre, c'est qu'on allait profiter du repas au restaurant pour fêter, de Henri, les nonante ans. Une mise à l'honneur pour celui qui est licencié, à la fédé, depuis septante-cinq ans, officieusement au Club, depuis près de quarante ans, club qu'il a découvert en effectuant des sorties avec son frère. Comment rendre hommage à cet intellectuel passionné de vélo et de littérature, sans commettre d'impair, moi qui ne suis pas un littéraire (?)

Le moins risqué, quand on a toujours préféré les mathématiques, c'est d'invoquer quelques chiffres, car si Henri a toujours eu en horreur cet enseignement, il n'en a pas moins gardé un amour pour les nombres. Je ne vais pas revenir sur le plus célèbre d'entre eux : le 650, évoqué comme il se doit par Phil M, notre président, lors d'un discours autant officiel qu'émouvant ; ceusses qui en ont assez de ma prose peuvent retenir que la sortie était bien organisée, que le resto était bon et le Henri ému ; les courageux, en continuant leur lecture, vont normalement s'apercevoir que la rando prévue ce dimanche par Michel M fait écho à cette phrase prononcée par Henri en toute fin de repas : « Mon grand-père était né en 1875, j'ai donc parlé avec un contemporain du 19<sup>ème</sup> siècle et je m'adresse à vous, maintenant au 21<sup>ème</sup>... 2 siècles séparent ces 2 conversations. Vous vous rendez compte ! ». Tout est fait pour que Henri passe une bonne journée : Le rendez-vous est fixé barrière Saint Genès, au plus près de chez lui. 6 Personnes sont au départ

quand nous serons 18 au repas.

La sortie prend la forme d'une cyclo-découverte avec un premier arrêt. En 1925, soit 10 ans avant la naissance d'Henri, était inauguré le réservoir d'eau de Lavardens, situé sur la commune de Talence dans le quartier de la Médoquine : un deuxième ouvrage métropolitain construit sur des poteaux même si celui-ci n'en comporte « que » 221 pour 1000 au dernier. Nul doute que le nombre de « potos » rencontrés par Henri au cours de 63 semaines fédérales, de ses innombrables rassemblements des « cents cols » et autres « cols durs », de ses « Paris-Brest » et autres diagonales, doit se situer entre ces deux extrêmes.

Nous quittons le quartier du Haut-Brion en direction de Pessac Bourg où un deuxième arrêt est improvisé pour découvrir le quartier du « casino ». Cet ensemble architectural n'est pas sans faire penser à la ville d'hiver d'Arcachon. Les maisons sont disposées autour d'une parcelle centrale avec café, casino, salle de bal et de concert. L'ensemble a été inauguré en 1897 mais un incendie mettra fin à l'activité du « casino » en 1905. Le quartier prendra sa forme actuelle lorsque le terrain central sera loti en 1922. Le style des anciennes villégiatures en bordure trouvera son apothéose à Bordeaux, dans le Ciné Théâtre girondin, près de la barrière de Pessac ainsi que dans quelques maisons, construites, près du Parc Bordelais. L'une d'elle fait inmanquablement penser à la vedette du jour tant tout le monde peut s'accorder à dire qu'il a l'œil « rieur » ... quand il nous gratifie de ses jeux de mots préférés.

Dernière illustration de la « modernité » du passé, nous parcourons les allées de la

cité commanditée par Henry Frugès et réalisée par Le Corbusier. Un exemple d'habitat alliant progrès et standardisation, sociabilité et modernité, esthétique et économies. Si certaines maisons ont retrouvé leur éclat d'antan, ce n'est malheureusement pas le cas de toutes les constructions. Gageons toutefois que ce sera le cas dans 10 ans lorsque nous reviendrons...

Rendez-vous est pris en tout cas avec Henri qui aura peut-être atteint à ce moment-là son objectif de 650000 km parcourus à vélo. En attendant, vous pouvez recompter le nombre de mots utilisés pour ce compte-rendu et me redire s'il n'y en a pas, comme escompté, 650. ◆



La réserve d'eau de Lavardens à Pessac



La cité Frugès à Pessac



Le prieuré de Cayac



L'anniversaire d'Henri

# Balade dans le Périgord vert

par Henri Bosc



Le 10/04 - « La belle équipe » du CIB à l'étang de la Jemaye

Nous avons rendez-vous à l'église de La Roche-Chalais, commune la plus à l'ouest de la Dordogne, située sur la Dronne et limitrophe avec la Charente-Maritime et la Gironde.

Une fois garée ma voiture conduite par Robert L, nous nous retrouvons 14 Cibistes figurant sur la photo de départ réalisée par Edward H, notre guide en l'absence de Yves B, qui, comme d'habitude, a préparé l'itinéraire (voir la liste des participants en fin de compte-rendu). Un franc soleil illuminera notre périple.

Après avoir pris notre café matinal, nous démarrons par la D105-La Coudre, profitant d'agréables longues descentes, coupées par quelques remontées, au milieu de la vaste forêt de la Double, côtoyant des étangs. Peu d'incidents pour cette journée, à part de petites erreurs de parcours et des routes barrées où le tricycle aura des difficultés à franchir les barrières.

Nous arrivons ainsi, par la D41, à Echourgnac, d'où nous nous dirigeons immédiatement par la D38 vers l'Abbaye de la Trappe de Bonne Espérance, que nous apercevons de loin.

Fondée en 1852 dans les Pyrénées-Orientales, implantée à Echourgnac depuis 1923, la communauté se compose aujourd'hui de 22 moniales cisterciennes-trappistes de 25 à 100 ans !

Le monastère est construit dans la Double, région marécageuse et insalubre, au XIX<sup>e</sup> siècle, mais que les moines ont assainie et fait revivre en montant une ferme modèle. Il se situe à 50 km à l'ouest de Périgueux, 70 km au sud d'Angoulême et 80 km au nord-est de Bordeaux.

En raison des heures d'ouverture, nous ne pouvons accéder qu'à l'église et à la boutique, mais le reste de l'abbaye ne se visite pas, à part pour des retraites spirituelles.

L'église du 19<sup>e</sup> siècle a été restaurée de 2014 à 2016 par des travaux importants, avec la mise en place de mobilier et vitraux contemporains d'une grande simplicité selon la règle de Saint Benoît. La forme de l'église n'a pas changé, c'est un vaisseau étroit et long à cause de la masse d'argile en sous-sol.

Cette abbaye est très connue pour les produits qu'elle fabrique ou commercialise, que nous pouvons acquérir dans la vaste boutique où ils sont présentés. Il s'agit en particulier d'un fromage renommé fabriqué dans l'abbaye depuis 1868, mais aussi de confitures depuis 1983.

On nous indique la possibilité de pique-niquer dans le parc, où une zone est aménagée avec tables et bancs ; Jutta nous fait goûter sans tarder un des fromages de l'abbaye et nous régale d'un morceau de chocolat. Pour le café, il nous faudra atteindre la base de loisirs du Grand étang de la Jemaye où j'ajouterai une glace.

Auparavant, après la Ferme de Parcot, arrêtons au Mémorial de la Résistance (femmes résistantes) à Saint-André-de-Double.

Le Grand étang de la Jemaye est l'un des joyaux de cette magnifique forêt ancestrale de la Double. Le site est composé d'un vaste massif forestier et de six étangs connectés. Voué à la baignade et aux loisirs nautiques, ce site départemental a été aménagé de manière à concilier l'accueil de visiteurs et la protection des milieux naturels et des espèces (33 ha).

Par la D108 et la D38, nous arrivons à Saint-Aulaye-Puymangou que nous visitons en détail sous la conduite de Joël qui a habité dans la région. Son patrimoine bâti (église romane du XI<sup>e</sup> siècle, remparts du XV<sup>e</sup> siècle) et paysager (parc du lavoir, forêt de la Double et ses étangs, complexe aquatique en bord de Dronne) lui valent d'être homologuée depuis 2015 « Petite Cité de Caractère ».

Nous suivons dorénavant Joël qui modifie l'itinéraire initial en nous faisant passer par Puymangou et Saint-Michel-l'Ecluse pour revenir à La Roche-Chalais non sans quelques bonnes bosses : distance parcourue 79 km ; dénivelé 690 m ; point le plus élevé 120m ; point le plus bas 30 m.

N'ayant pu citer tout ce que nous avons vu en détail, je vous invite à regarder les photos prises par les participants, Michel Moenner en très grande partie, qui illustrent ce compte-rendu incomplet et sont toutes visibles sur le site kDrive du club.

Voici enfin la liste des 14 excentré(e)s : Luc, Edward, Henri, Robert, Jacques, Muquette, Dany, Clarisse, Pierrette, Michel M, Joël, Bruno, Jean-Pierre et Jutta. ◆



Vue sur l'abbaye à Echourgnac



Aire de pique-nique du lac de la Jemaye



Le château de Saint-Aulaye-Puymangou

# Un Pâques en Périgord sous les flots

par Henri Bosc

Il faisait beau ce vendredi après-midi 18 avril 2025 tandis que Luc Peyraut me conduisait, avec ma voiture et mon tricycle, en Dordogne, à Ribérac, pour participer à la manifestation nationale Pâques en Périgord., proposant des parcours sur les trois jours à travers le Périgord blanc.

Il m'amena d'abord à la permanence, Salle André Malraux, au centre-ville, pour récupérer mon dossier, puis à l'hôtel que j'avais trouvé à 2,5 km en direction de Périgueux, avec un restaurant en face. Nous avons eu le temps de boire un café en attendant l'ouverture de l'hôtel. Une fois mon tricycle installé dans le garage et mes bagages dans la chambre en rez-de-chaussée, sans oublier ma canne, Luc regagna Bordeaux, retardé à l'arrivée par les embouteillages.

La météo de ce week-end étant assez catastrophique, j'avais contacté le responsable de l'organisation, Pascal Landais, président du Codep de la Dordogne, qui m'avait aimablement proposé d'assurer mon transport en cas de pluie entre l'hôtel et la permanence ; heureuse décision car il a plu quasi-continuellement le samedi et le dimanche, avec des éclaircies le lundi matin. L'hôtel étant rempli de cyclotouristes, il était facile de se faire véhiculer vers la permanence ce qui fut le cas pour moi avec Martine Cano, vice-présidente et secrétaire générale de la FFCT.

Autre problème résolu : le ravitaillement, sous forme d'un pique-nique servi sur le parcours, a pu être amené à la permanence, nous permettant de manger bien au sec.

Samedi et dimanche, j'ai donc passé ma journée à la permanence, heureux de rencontrer de vieilles connaissances que je n'avais pas vues pour certaines depuis très longtemps mais qu'il m'est difficile de citer au risque d'en oublier, tout en notant des membres de la Confrérie des 650. J'y ai notamment retrouvé Jean-Luc Hérisse, de Rouen, qui m'a rappelé qu'on s'était rencontré pour la première fois devant la gare de Luchon en 1988 à l'occasion de la randonnée montagnarde Pau-Luchon !

J'en ai profité pour présenter mon livre « Dans la roue de l'Apôtre du 650 » et acquérir après dégustation 3 bouteilles d'un délicieux Monbazillac bio, profitant de la promotion d'un viticulteur local.

Je n'étais pas le seul à m'abstenir de rouler sous cette pluie battante et ventée, mais il y eut quand même des partants sur les deux jours, certains, échaudés par le bain abondamment reçu, seulement le samedi, profitant du dimanche pour se sécher. Il est vrai qu'il faut être particulièrement masochiste pour passer la journée sous la flotte quand on n'a pas de garde-boue comme c'était le cas pour la quasi-totalité des participants.

Heureusement on n'avait pas à affronter les intempéries pour la restauration du samedi soir (buffet) et du dimanche soir (repas de gala avec orchestre faisant danser les cyclos présents). De même le vin d'honneur (avec les discours des personnalités) offert par la municipalité le samedi soir n'a pas eu lieu à la mairie mais sur place. Pour le vendredi soir, le lundi soir et le mardi à midi, j'ai pu bénéficier du restaurant proche de mon hôtel.

J'ai bien failli ne pas rouler de tout mon séjour pascal, car il nous a été vivement conseillé le dimanche soir de ne pas sortir le lendemain étant donné l'état des routes particulièrement détrempées (parfois barrées pour inondation) et obstruées par des branchages arrachés par un vent violent.

Cependant, comme il y avait une accalmie ce lundi matin, des cyclos n'ont pas pu résister à l'appel de la nature, d'autant que les parcours de ce jour, tracés par Yves B, étaient très attrayants, se déroulant au calme sur de petites routes certes bien mouillées mais sans cesse vallonnées, au milieu de denses forêts.

Jean-Luc, avec sa belle randonneuse Alex Singer, n'a pas eu de mal à me convaincre de l'accompagner sur le circuit de 60 km (D+785 m). En traversant la ville, nous passons près de la majestueuse église moderne (1933) Notre-Dame de la Paix.

Aux alentours de midi, nous nous arrêtons à Siorac pour admirer l'église Saint-Pierre-ès-Liens. Nous y trouvons des cyclos cherchant le pique-nique prévu dans cette localité, n'ayant pas été informés qu'il serait servi comme les deux jours précédents à la permanence en raison des conditions climatiques.

La première église romane date de 1143. Elle fut donnée en 1199 à l'Abbaye de la Sauve Majeure en Gironde, par l'Evêque de Périgueux. Elle fut détruite pendant la guerre de 100 ans. Il n'en reste que quelques gros moellons à la base de l'Eglise actuelle. L'église gothique fut brûlée par les protestants de Turenne et réparée au début du 17<sup>ème</sup> siècle. Elle comporte quatre chapelles payées par les quatre co-seigneurs de Siorac qui devaient leur servir de tombeau. Jusqu'en 1900, un cimetière entourait l'église.

Pour notre part, quittant ce point fort de cette balade, nous raccourcissons afin d'arriver en temps utile nous restaurer à Ribérac, effectuant seulement une quarantaine de kilomètres, un triste record concernant tous les séjours pascaux auxquels j'ai participé.

Jean-Luc, installé au camping municipal, avait heureusement enlevé toutes ses affaires de sa tente entourée d'eau et trouvé une chambre à mon hôtel ; il a dû repartir le mardi matin sans sa tente noyée au milieu d'un lac !

En fin de matinée, c'est Pascal Chalopin qui est venu me récupérer avec le même modèle de voiture que la mienne, permettant d'installer facilement mon tricycle à l'intérieur, après un dernier repas au restaurant proche de l'hôtel.

Beaucoup de regrets d'avoir si peu pédalé pendant ces trois jours dans cette région très touristique, dont avec le CIB j'avais heureusement pu visiter un des parcours proposés lors de l'excentrée de Laroche-Chalais le jeudi 12 avril.

Un bon souvenir quand même de cette manifestation, pour son ambiance conviviale et les nombreuses rencontres amicales, avec un accueil très attentionné pour le nonagénaire que je suis devenu ; un grand merci aux organisateurs, Pascal Landais et son équipe.

Ma participation à ce Pâques en Périgord 2025 n'aurait pu se faire sans le dévouement de Luc et de Pascal ; qu'ils en soient ici chaleureusement remerciés. ◆



Pâques en Périgord © Henri Bosc



Pâques en Périgord © Henri Bosc



Eglise de Ribérac © Henri Bosc



Eglise de Siorac © Henri Bosc

# De l'Entre-deux-Mers à la Dordogne

par Edward Hitchcock



Le 08/05 - Le groupe au départ de Pellegrue

Douze personnes sont arrivées à Pellegrue pour l'excentrée du jeudi 8 mai 2025, jour férié. Certains sont arrivés en premier à l'église, où Jutta a trouvé un cerisier avec des fruits mûrs mais trop hauts. Finalement, la plupart d'entre nous ont pris un café au bar du centre-ville. Ensuite nous sommes allés à l'église pour la photo. J'ai utilisé mon téléphone pour prendre la photo du groupe : Yves, Clarisse, Jutta, Jocy, Dédé et son épouse Françoise, Bruno, Jacques, Jean-François, Luc, Ragnar et Edward.

Nous sommes partis en suivant Yves en direction de Saint-Ferme, un paysage verdoyant et vallonné. À Saint-Ferme, nous avons visité la vieille église abbatiale, où Jacques a testé sa voix en chaire.

En continuant, nous sommes arrivés à Dieulivol, sa grotte et son église avec vue. Yves a maintenu un bon rythme afin que nous puissions arriver à Monteton pour le déjeuner. Les montées et les descentes étaient principalement douces, sauf la dernière. Nous avons trouvé un espace couvert

avec des bancs suffisants pour le groupe. En continuant notre route, nous nous sommes arrêtés pour admirer un grenier à grains en colombage avant d'arriver à Allemans-du-Dropt. En entrant dans l'église pour admirer les célèbres fresques, nous avons été accueillis par la musique des musiciens en répétition.

La boulangerie voisine était fermée – jour férié – mais le restaurant à côté servait du café, merci Françoise.

En continuant notre route, nous avons traversé le vieux pont, le dernier des trois bâtis en mille ans. Une dizaine de kilomètres plus loin, un point de regroupement a eu lieu pour s'assurer que tout le groupe poursuit la bonne route. Arrivés à Pellegrue, certains ont regagné leurs voitures, tandis que d'autres n'ont pas pu résister à l'envie de boire un verre ensemble au bar. Les bières étaient plus abordables qu'à certains endroits.

Nous avons bouclé un circuit de 75 km par beau temps et sans incident.

Vers 18h30, les participants se sont dispersés vers leur voiture pour le retour. ◆



Saint-Ferme



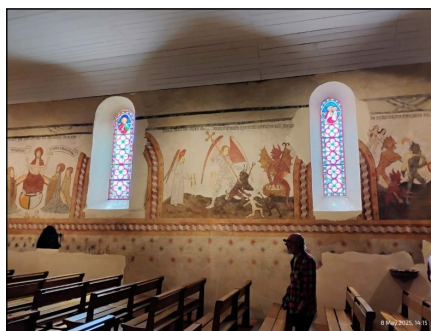
Dieulivol : église avec vue



Deux hommes et le paysage



Admiration du colombage du grenier à grains



Allemans-du-Dropt – fresque dans l'église



Allemans-du-Dropt - concert dans l'église



Charpente sous le grenier à grains

# Plein cadre sur...

## Pascal Chalopin

### 1 - Qui es-tu ?

Celui qui n'est jamais là...

### 2 - Que fais-tu ou que faisais-tu dans la vie ?

Informaticien à La Poste. Mon chef disait déjà que je n'étais jamais à mon bureau.

### 3 - A quel âge as-tu commencé à faire du vélo et pourquoi ?

Comme tout enfant aux alentours de 4 ou 5 ans sauf que moi ça me plaisait et que je « tannais » mes frères que cela n'intéressait pas pour qu'ils viennent en faire avec moi.

### 4 - Quel est ton premier souvenir associé au vélo ?

Une course de village que je suis allé voir et qui m'a fait prendre conscience de l'absurdité de tourner en rond sur un circuit court là où je voyais plutôt un moyen de me déplacer d'un point A à un point B et de m'imprégner de ce qu'il pouvait y avoir entre les 2.

### 5 - Depuis quand pratiques-tu le cyclotourisme ?

Depuis ce jour-là si tant est que ma définition du cyclotourisme soit correcte.

### 6 - Depuis quand es-tu membre du Club ?

2 ans et demi.

### 7 - Comment as-tu connu le Club ?

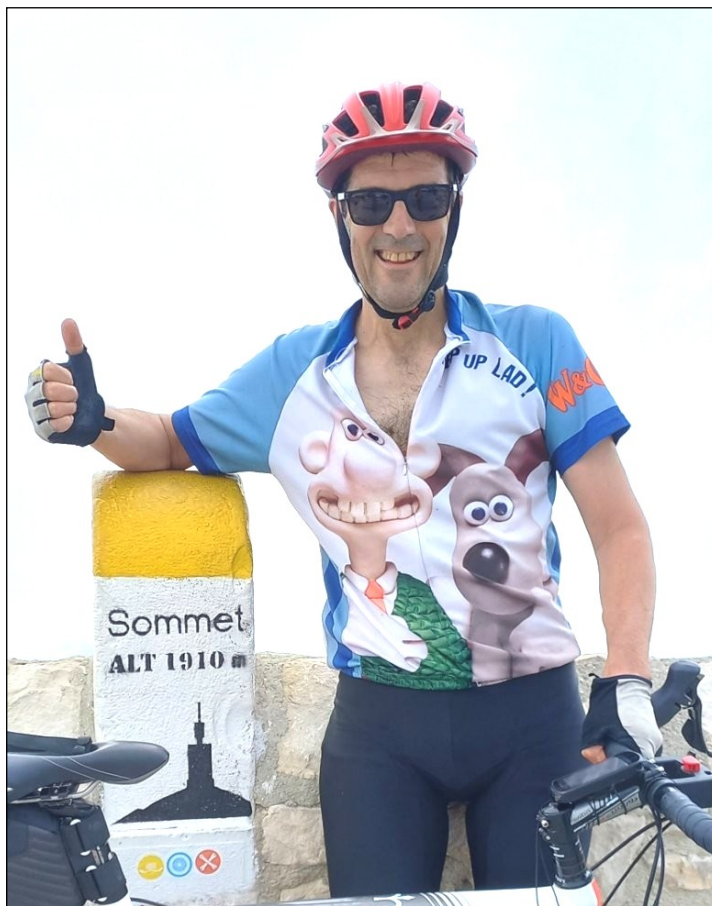
Le bouche à oreille.

### 8 - A ton avis, quelles sont les principales qualités du Club ?

Le seul club cyclotouriste du département voire plus. Un club fort de son passé glorieux. L'expérience, la diversité et la sympathie des Cibistes ; des points de départ différents bien répartis sur l'ensemble de la métropole permettant des destinations dans toutes les directions ; des sorties à la journée. Une allure régulée : on attend le dernier ; une volonté de sortir quelle que soit la météo ; un parcours que tout le monde peut établir et qui n'est pas que le fait de certains ; plus généralement, une sorte d'auberge espagnole où l'on peut trouver ce qu'on y apporte.

### 9 - Ses gros défauts ?

Les défauts de certaines de ses qualités, comme tout un chacun.



Pascal au sommet du Ventoux

### 10 - As-tu déjà participé à la Direction du Club ?

Non.

### 11 - Pourquoi ?

Parce que il y a des gens très bien qui l'ont fait jusqu'à maintenant. Après, si j'estime que le Club a besoin de mes services, pourquoi-pas... ?

### 12 - Combien as-tu de vélos et peux-tu en donner une brève description ?

2 vélos de longue distance : le premier plus léger pour les sorties à la journée et le second permettant de transporter des bagages.

### 13 - Si tu en avais les moyens, quel serait le vélo de tes rêves ?

Un vélo qui combinerait les 2 miens et qui serait assemblé par Gérard Saint Martin, vélociste à la retraite dans l'Entre-deux-Mers, avec uniquement des pièces situées dans son atelier.

### 14 - Quel est ton « palmarès » ?

Dans ma tête, je suis un grimpeur. J'adore les ascensions même si c'est pas forcément réciproque. Mon trio préféré pour l'instant : le Mont Ventoux, le Signal de Lure et le Puy de Dôme ; à noter un point commun : une antenne au sommet.

### 15 - Ton meilleur souvenir de cyclo ?

Plusieurs : la semaine à Apt, les grandes Boucles de Saintonge, Bordeaux-Sète ; le Tour de Gironde, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Nantes.

### 16 - Ton plus mauvais souvenir de cyclo ?

Les retours que ce soient en train, en bus, en camping-car ou en voiture.

### 17 - Quelle est la côte ou la montée la plus sévère que tu aies grimpée ?

Le dernier virage de la Super Planche des Belles Filles en Haute Saône.

**18 - Quel est ton point de chute (café ou restaurant) préféré ?**

Le pique-nique sorti de ma musette.

**19 - Quelle est la forme de cyclotourisme que tu affectionnes le plus ?**

Itinérant en mode Carte Bleue, c'est-à-dire en demi-pension.

**20 - Pour toi, quel est le paradis du cyclo ?**

La France avec son maillage de petites routes et chemins.

**21 - Ton brevet ou ta randonnée préféré ?**

De Pessac en Gironde à Pessac-sur-Dordogne.

**22 - Tes objectifs pour les prochains mois ?**

Me remettre en selle pour faire des 200 kms et être en capacité de relier dans la journée le « château de ma mère » pour la « gloire de mon père ».

**23 - Le brevet, la randonnée, le voyage que tu aimerais faire au moins une fois dans ta vie ?**

L'ascension du Pico Veleta dans la Sierra Nevada.

**24 - As-tu un « accessoire essentiel » pour faire du cyclotourisme et quel est-il ?**

Mon kit de pique-nique.

**25 - Quel est ton vélociste préféré ?**

La Recyclerie Sportive à Bordeaux et son atelier de co-réparation vélo où j'interviens en tant que bénévole.

**26 - Quelle nouvelle loi créerais-tu pour améliorer le sort des cyclistes en ville, à la campagne ?**

A part l'interdiction de tous les autres moyens de locomotion...

**27 - Quel est ton avis sur CYCLO-TOURISME ?**

Revue nationale certainement indispensable à son niveau.

**28 - Et sur le CIBiste ?**

Très joli nom de revue (j'aurais aimé le trouver) qui évoque la proximité, l'entraide, la force du collectif. Le slogan associé aux Cibistes était à l'époque : « les routiers sont sympas ». Et si les vélos cyclistes remplaçaient les camionneurs...

**29 - Quels sont tes autres loisirs ?**

Cinéma, randonnée pédestre, photographie, musique, manifestations sportives, etc...

**30 - Tes principales qualités et tes grands défauts ?**

Mon insatisfaction et ...mon insatisfaction.

**31 - Quel est l'homme ou la femme que tu admires le plus ?**

Au Club... Christophe sans aucune hésitation.

**32 - Que ne supportes-tu pas chez quelqu'un ?**

Sa propension à râler.

**33 - Qu'est-ce qui te fait rire ?**

Le groupe.

**34 - Qu'est-ce qui te rend triste ?**

Les départs.

**35 - Qu'est-ce qui compte le plus pour toi dans la vie ?**

Rendre service.

**36 - Y a-t-il une question que tu aurais aimé qu'on te pose ?**

Oui, Pourquoi ne viens-tu pas plus souvent aux rassemblements ?

**37 - Et sa réponse ?**

Relire le questionnaire ci-dessus pour y trouver la réponse.

**38 - Que souhaites-tu ajouter pour conclure cet entretien ?**

Le vélo est un excellent moyen d'introspection, même si ce n'est pas un vélo couché. Ce questionnaire en est un autre... Merci de me l'avoir proposé... ◆



Au petit matin avant l'ascension du col d'Aubisque en septembre 2023



Au sommet du col d'Aubisque en septembre 2023



Pascal avec le CIB et nos amis du CTC de Bristol, en juin 2023

# Echos du Peloton

par les divers membres du Club  
dont les noms figurent à la fin  
de chaque écho.



Le 22/05 - Pique-nique à l'arrière de l'église d'Arbis

**Le jeudi 6 mars.** Visite de la grotte Pair-non-Pair à Prignac-et-Marcamps.

16 cibistes de sortie : Yves B en chef de file, Jean-Jacques, Robert, Muguet, Gaston, Michel M, Henri, Joël, Luc, Dany, Clarisse, Jocy, Christine T, Pierrette, Jacques et Jean-Pierre. Distance ~60 km AR de La Gardette. T° : 9-18°.

Il fait beau soleil ce 6 mars. Un premier groupe de cibistes se retrouve à La Gardette et prend la route vers St-Vincent-de-Paul où nous retrouvons Christine, Pierrette, Jacques et Jean-Pierre. Robert faisant la 1/2 journée nous quitte alors. Il est décidé de ne pas faire d'arrêt café à Cubzac-les-Ponts pour arriver à 11h00 à la grotte Pair-non-Pair, heure programmée de la visite guidée. La grotte, peu visible dans un bosquet couvrant un monticule pierreux, est située sur la commune de Prignac-et-Marcamps.

La grotte, classée monument historique en 1900, est découverte en 1881 par *François Daleau* (1845-1927). Ce natif de Bourg, autodidacte passionné d'archéologie, en commence l'exploration à laquelle il va consacrer plus de 30 ans de sa vie. La grotte, longue de 20 m de long et haute de plus de 3 m, était à sa découverte essentiellement comblée par les sédiments jusqu'à 60 cm de la voute. F. Daleau va méthodiquement l'explorer couche après couche et exhumer à la brouette les

différentes strates accumulées au fil du temps, remontant méticuleusement les époques et découvrant progressivement les vestiges d'une occupation humaine datée de 80 000 à 20 000 ans avant le présent. Des peuplades nomades de Néanderthaliens et d'Homo Sapiens s'y sont protégées des prédateurs et du froid rigoureux de la période glaciaire, et y ont établi résidence. De l'eau s'écoulait à l'intérieur le long d'une paroi et plusieurs alcôves permettaient d'y dormir en sécurité. De nombreux fragments d'os d'animaux et objets y ont été découverts par F. Daleau et répertoriés dans ses carnets d'excursions ainsi que divers outils réalisés à partir d'os ou de pierres. Des silhouettes parfois superposées représentant des animaux contemporains (chevaux, cerfs, chamois des montagnes), ou d'espèces éteintes (mammouth, mégacéros) sont gravées sur les parois de la grotte. Notre guide nous en fait une description animée, et consacre du temps à la sortie de la grotte à répondre à nos questions.

Nous repartons ensuite en direction du site naturel du Moron, une zone protégée de marais où nous nous arrêtons pour la pause de midi. Ce premier jeudi de mars marque le retour aux pique-niques en extérieur et tout le monde semble apprécier de déjeuner dans un décor de verdure. En fin de repas, Jean-Jacques nous offre le chocolat, une attention

très appréciée.

Yves nous conduit ensuite au lieu-dit la Libarde où nous déambulons dans les vestiges de l'Eglise St Saturnin et en observons de l'extérieur la crypte (XI<sup>ème</sup>) en cours de restauration. L'ensemble est inscrit aux Monuments Historiques.

Nous repartons. Luc, en local de l'étape, nous quitte et part de son côté, éventuellement nous dit-il pour passer son épreuve d'effort au moulin de Lansac. Nous nous arrêtons à La Pierrière pour une curiosité : un puits à deux ouvertures construit à flanc de coteau. Une ouverture supérieure permettait de tirer l'eau pour les habitations en hauteur, et une ouverture latérale en contrebas d'en obtenir pour d'autres usages (jardin, etc...).

La dernière partie du parcours nous amène à Cubzac-les-Ponts où nous retournons avec plaisir observer "la Cathédrale" des magnifiques alignements de piles du pont routier. Le nom "Adolf Geng" est gravé sur l'une d'entre elle à la date du 14.8.1941. Peut-être un touriste glisse Jacques notre germanophone. Sur la route du retour, nous abandonnons Christine, Pierrette, Jacques et Jean-Pierre à St Vincent de Paul. Grands bonjours et sourires à Patrick que nous croisons peu après à vélo ! et puis un retour façon débânde avec Yves s'arrêtant à la gare de La Gorp, Jocy à sa voiture à Bassens, Muguet, Dany, Henri et Joël au pont Cha-



Le 06/03 - La Gardette, nous voilà !



Le 06/03 - Néanderthal-grotte Pair-non-Pair



Le 06/03 - Cheval-grotte Pair-non-Pair

ban, et les derniers en volée de moineaux sur le pont de pierre. Super journée de balade !  
(Michel Moenner)

**Le jeudi 24 avril.** Au départ 14 cyclistes motivés pris en photo par Hervé de retour parmi nous après son opération du genou.

Toute l'équipe l'accompagne jusqu'à Créon et il rentrera chez lui avec Eliane.

Après le café, direction Rauzan par nos belles routes de campagne en passant par Daignac, Guillac et enfin Rauzan où nous pique-niquons à l'ombre du château avant de le visiter.

C'est un château médiéval construit au XIII<sup>ème</sup> siècle, détruit et reconstruit à maintes reprises.

On peut encore, après avoir gravi les 107 marches du donjon, admirer la vue sur la campagne alentour...

Je ne vous ferai pas un cours d'histoire, vous trouverez toutes les infos concernant le château de Rauzan sur vos tablettes et autres.....

Le CIB a pris en charge les entrées pour la visite du château.

Nous sommes allés boire le café au petit bar de Rauzan où nous sommes toujours très bien accueillis.

Puis guidés par Yves nous avons repris la route en direction de Bellefond.

Un « stop » au château de Roquefort à Lugasson.

Visite du pigeonnier datant de 1715 dans lequel Dany a récolté les œufs dans les paniers, perchée sur son échelle.

Ensuite, passage par l'allée couverte et ses « pierres debout » vieilles de 5000 ans.

Nous finissons la visite par les magasins où sont entreposés millésimes, tableaux et autres gravures

Après avoir rendu la clé du pigeonnier nous avons continué notre escapade jusqu'à la piste cyclable où nous avons laissé Yves qui a pris la direction de Langon puis nous sommes rentrés à Bordeaux par une belle fin d'après-midi ensoleillée.

Tout le monde je pense a apprécié cette belle journée vélo avec le CIB !

(Joël Cosset)

**Le jeudi 22 mai.** Au départ de Latresne, 9 participants ce matin : Yves B, Jocy, Dany, Clarisse, Henri, Gaston, Luc, Robert et Edward. Première étape prévue : la visite du château de Saint-Caprais mais hélas, arrivé sur place, le groupe apprend qu'il a été cambriolé la veille et que ce n'est plus possible ! Les cibistes arrivent un peu déçus au café et nous retrouvent là Eliane et moi-même. Robert fait demi-tour ici. Nous re-

partons à 10 maintenant.

Nous faisons un arrêt à l'église romane Notre-Dame-de-Tout-Espoir de Saint Genès-de-Lombaud datant du XI<sup>e</sup> siècle. Après avoir observé les belles sculptures sur le portail d'entrée, nous passons la porte et après le seuil il nous faut descendre par un des 2 escaliers parallèles pour être vraiment dans l'église. On y observe de belles peintures murales originales et au fond du chœur la sculpture de la vierge noire (Notre-Dame-de-Tout-Espoir).

Ensuite, nous passons à Haux, puis à La Sauve. Empruntant de belles petites routes en forêt puis sur des lignes de crêtes, nous apprécions les paysages de tous côtés avec ce beau temps. Nous arrivons enfin à Arbis et nous nous arrêtons devant son église, admirons les sculptures de son portail très fraîchement restaurées. Le groupe commence à rejoindre l'arrière de l'église où nous allons pique-niquer. Une personne nous ayant aperçu devant l'église vient nous ouvrir la porte nous permettant ainsi de découvrir l'intérieur.

Nous passons un bon moment au soleil sur l'espace pique-nique très bien équipé.

Après le repas, destination la motte féodale de Martres : elle fut construite au IX<sup>e</sup> siècle et fut en fonction jusqu'au XIII<sup>e</sup>. Sa hauteur est impressionnante, elle était surmontée d'une tour de guet en bois. Nous y remarquons la présence d'un puits. Nous allons à Frontenac puis à Cessac. Nous faisons un petit crochet sur un chemin de terre pour aller admirer le Château de Laubesc. Depuis l'esplanade devant son entrée, nous apercevons en contre-bas le lac de Laubesc entouré par la forêt. Nous reprenons la route et faisons une pause à Cessac à l'église et vérifions qu'il y a toujours dans le coin d'une maison la très vieille pancarte du Touring-Club de France. Nous rejoignons la piste cyclable Roger Lapébie après être passés par Blésignac. A La Sauve, Yves B nous quitte et à Créon c'est notre tour avec Eliane car nous devons retourner à Saint-Caprais pour retrouver notre voiture.

Ce fut une belle journée et une reprise pour moi après avoir subi une opération du genou (prothèse totale) il y a un peu plus de 3 mois. Je suis satisfait d'avoir pu faire 68 km et un D+ de 410 m.

(Hervé Aumailley)



Le 06/03 - Pont Eiffel sur la Dordogne



Le 24/04 - Au départ de Latresne



Le 24/04 - Le château de Rauzan



Le 24/04 - Pique-nique devant le château



Le 22/05 - Le groupe à Latresne



Le 22/05 - L'église de St Genès-de-Lombaud



Le 22/05 - Pique-nique à l'église d'Arbis

# L'écrevisse de Louisiane : une espèce invasive

par Phil Maze (source Wikipédia)



L'écrevisse rouge en position défensive

Lors d'une récente sortie, nous avons croisé de nombreuses écrevisses rouges qui traversaient la chaussée à proximité de Saint-Vincent-de-Paul. A la faveur des récentes pluies abondantes cette espèce tend à envahir de nouveaux espaces. Intrigués par ce phénomène, nous avons voulu en savoir plus :

## L'écrevisse de Louisiane

ou écrevisse rouge de Louisiane est une espèce de crustacés d'eau douce originaire du nord-est du Mexique, du centre-sud des États-Unis et très abondant en Louisiane. Elle représente la grande majorité des écrevisses produites commercialement aux États-Unis pour l'alimentation humaine. Son succès commercial a conduit à l'introduction intentionnelle en Espagne, en France et en Italie dans les années 1970 et 1980.

En 2020, elle est présente dans dix États membres de l'UE et connaît une propagation active. Elle est aujourd'hui considérée comme une espèce invasive et est inscrite depuis 2016 dans la liste des espèces exotiques envahissantes préoccupantes pour l'Union européenne. Cela signifie que cette espèce ne peut pas être importée, élevée, transportée, commercialisée, ou libérée intentionnellement dans la nature, et ce nulle part dans l'Union européenne.

## Organisme nuisible

L'écrevisse de Louisiane est un organisme nuisible des biotopes où elle s'installe. En effet, elle affecte de nombreuses compo-

santes de l'écosystème d'accueil en modifiant la nature des plantes indigènes et des communautés animales présentes. Agressive et robuste, elle détériore les eaux saines en s'attaquant aux invertébrés qui les régulent. Elle cause des blessures non létales aux têtards, en particulier des amputations de queue qui les exposent à une prédation accrue. Elle est également porteuse d'un champignon qui décime les écrevisses indigènes comme l'écrevisse à pattes blanches. En région Poitou-Charentes par exemple, les populations ont chuté de 68 % entre 1978 et 2006.

De plus, elle dégrade les berges et l'hydrologie des sols entourant les points d'eau en creusant des galeries de près de 2 mètres pour s'abriter en cas de danger, mais aussi pendant l'hiver ou en période de reproduction (deux pontes par an, jusqu'à 700 œufs par femelle). Ces terriers peuvent être la cause de fuites dans les réservoirs et les systèmes d'irrigation.

Colonisateur rapide ayant un court cycle de vie et un taux de fécondité élevé alors que les espèces européennes indigènes sont des espèces présentant une longue durée de vie et une faible fécondité.

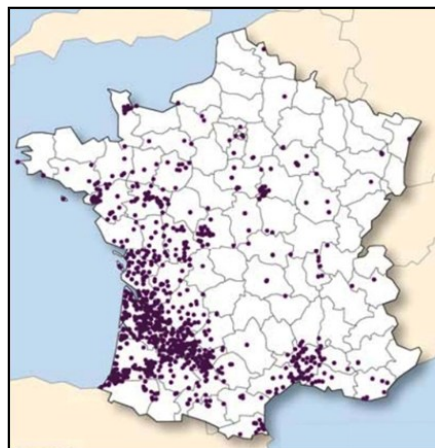
## Dans le Blayais : deux ou trois tonnes de ces écrevisses carnassières par hectare

En France, sa population est telle que, par exemple dans le Blayais (au nord de la Gironde) et dans tous les marais des bords de Garonne, il y aurait deux ou trois tonnes de ces écrevisses carnassières par hectare, malgré la consommation qu'en font les mi-

lans noirs, les hérons cendrés ou les cigognes (dont elles modifieraient la couleur des pattes et du bout des ailes).

Pour limiter leur dissémination, toute introduction est formellement interdite dans tout le territoire. Le transport d'écrevisses de Louisiane vivantes est soumis à autorisation. Si sa pêche est encouragée, son utilisation comme appât est strictement interdite. Elle a en effet été beaucoup propagée par les pêcheurs qui les utilisaient comme appât.

Outre les méthodes chimiques, on peut tenter une éradication par la lutte biologique en introduisant dans le milieu des poissons prédateurs comme les anguilles, la lotte, la perche et le brochet, mais surtout l'achigan à grande bouche (Black Bass).◆



La nouvelle aquitaine envahie !



L'autochtone ne fait pas le poids !

# La bicyclette en France, d'hier à aujourd'hui

par Hervé Aumailley

Sources : compilation d'articles divers et de vidéos de Sud-ouest, Géo hors-série, VeLogic, YouTube, ...



Vélo de course Gitane

## I / La bicyclette, moyen de transport de la classe populaire.

Avec le 20<sup>ème</sup> siècle, la bicyclette inaugure l'âge de « la vitesse populaire ». Tandis que les élites se ruent de plus en plus sur l'automobile, elle devient le véhicule de l'employé, de l'ouvrier, du paysan. De 300 000 unités en circulation en 1895, on passe à 2,2 millions en 1907, puis à 10 millions dans les années 1930 !

La Libération sonne le glas de l'âge d'or de la bicyclette. Et les Trente Glorieuses, gagnées par la fureur automobile, nouveau gage de liberté et de modernité, la remettent sans remords au garage. D'un coup, la petite reine est chassée des villes. L'espace de circulation, refaçonné au profit des seules voitures, rend sa pratique toujours plus dangereuse. Celle-ci est divisée par six entre 1950 et 1975. Seuls les plus pauvres, ces exclus de la vitesse, s'acharnent à pédaler, en rêvant du jour où ils pourront se payer la sacro-sainte automobile. Le cycle n'est plus guère toléré que s'il se dote d'un moteur auxiliaire : dans les années 1950, la publicité vante le Solex, cette « bicyclette qui roule toute seule ». En 1956, la production nationale de vélos atteint son étiage, à 700 000 unités. L'ancien symbole de liberté, fierté de l'identité ouvrière, devient le véhicule du pauvre, indigne des temps modernes. En 1959, sa part dans les trajets domicile-travail n'est déjà plus que de 9 %. Elle continue ensuite de baisser, jusqu'à un plancher de 2 % autour de 2010.

### Vers un retour en force du vélo dans les villes d'Europe ?

Les années 1970 et leurs chocs pétroliers amorcent cependant un lent retour en

grâce. Avec une bicyclette, l'homme surpasse non seulement toutes les machines, mais aussi tous les animaux. Les pionniers du mouvement écologiste plébiscitent ce véhicule doux, outil de résistance face aux dures voitures. La « vélorution » est en marche !

### Aujourd'hui ...

Il se vend chaque année en France 2 à 3 millions de vélos — près de 2,8 millions en 2021, selon le syndicat professionnel Union sport & cycle. Soit davantage que de voitures particulières ! Pourtant, la plupart restent le plus souvent au garage. L'industrie du cycle a si longtemps privilégié l'usage sportif ou de loisir, que l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport reste marginale. En 2020, sa part dans les déplacements quotidiens, certes en hausse, n'était encore que d'environ 3 %. Elle progresse surtout dans le centre des grandes villes, où la culture du vélo se reconstruit lentement, sans atteindre encore sa puissance d'antan. Depuis trente ans, chaque crise est pourtant l'occasion d'une revalorisation. Les grandes grèves de l'automne 1995 ont incité de nombreux urbains à se remettre à pédaler. Plus récemment, avec la pandémie, le nombre de vélos neufs écoulés sur le marché a grimpé de près de 6 % entre 2019 et 2021. Et les Français ont soudain afflué sur les « coronapistes » temporaires, qui ont fait bondir la pratique du vélo de 11 à 48 % en moyenne, selon une étude allemande menée dans 106 villes d'Europe au printemps 2020.

## II/ La réindustrialisation de la filière française du vélo.

La France était autrefois un leader dans l'industrie du vélo avec des marques célèbres comme Peugeot, Gitane et Mercier. Cependant, au fil du temps, le pays a perdu sa position et a vendu la plupart de ses usines à l'Asie.

De plus en plus de marques de vélos en France affichent la mention "Fabriqué en France", mais qu'en est-il réellement ?

La plupart des vélos ne sont pas entièrement fabriqués en France, car de nombreux composants viennent d'Asie ou d'Europe. Cependant, grâce à la relocalisation de certaines marques, il est désormais possible de trouver des vélos presque entièrement fabriqués en France.

La mention "Made in France" signifie que certaines étapes significatives de la fabrication du produit ont été réalisées en France. Il existe également d'autres labels, tels que "Origine France Garantie" ou "Assemblé en France", mais ils sont moins exigeants. Actuellement, seulement 3 vélos sur 20 vendus en France sont produits entièrement localement. Malgré cela, la filière vélo française ne baisse pas les bras et cherche à reconquérir sa place. Elle s'inspire notamment du Portugal, qui est devenu leader du vélo en Europe en trente ans.

## III/ les fabricants de vélo en France aujourd'hui.

Le marché de cyclisme en France est en croissance, voici toutes les marques.

Chez les marques de cyclisme français, une hausse notable est évidente, reflet du flair innovant de la nation et de son engagement envers les voyages écologiques.

Au cœur de ce changement, de nombreuses entreprises françaises de vélos, se tournant rapidement vers les vélos électriques pour exploiter la promesse croissante du marché des e-bikes. Ce mouvement est plus qu'une simple tendance ; il reflète une compréhension plus profonde des désirs et besoins changeants des cyclistes.

En Europe, notamment en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne et dans les pays scandinaves, les e-bikes gagnent du terrain. Là, l'utilisation de vélos cargo et de vélos rapides est en hausse, désormais vus comme des alternatives pratiques à un second véhicule. Les raisons varient, allant des motivations écologiques à la praticité du cyclisme en ville.

La France, bénie par un climat favorable et un large espace pour le développement d'infrastructures, et soutenue par un gouvernement soucieux des transports verts, est en passe de devenir un acteur clé de la scène des e-bikes en Europe. L'impulsion du gouvernement français

pour stimuler le cyclisme est visible dans ses investissements en infrastructures et ses mesures politiques, visant à rendre le cyclisme un choix plus attrayant et viable pour ses citoyens.

### Les 35 marques de vélo français.

#### 1. Peugeot Cycles

Peugeot Cycles, avec son lion emblématique, est une marque historique qui a marqué l'histoire du cyclisme depuis sa création en 1882. Basée à Mandeure, Peugeot est synonyme de tradition et d'innovation dans l'industrie du vélo.

La marque propose une large gamme de vélos, incluant des vélos de route, VTT, vélos urbains, et vélos électriques. Peugeot Cycles est reconnue pour la qualité de ses matériaux et son design intemporel, qui allient performance et élégance à la française.

Peugeot Cycle a su évoluer avec son temps, intégrant des technologies de pointe tout en conservant l'esthétique classique qui fait son charme.

#### 2. Moustache Bikes

Moustache Bikes, fondée en 2011 et située dans les Vosges, s'est rapidement imposée comme une référence dans le domaine des vélos électriques.

La marque se distingue par son design distinctif et ses cadres innovants, qui offrent confort et ergonomie. Moustache propose une gamme complète de vélos électriques, des modèles urbains aux VTT, en passant par les vélos de trekking et les vélos cargo.

Ils offrent également des speed bikes, pas encore très connue en France, où on voit des marques speed bike belges arriver sur le marché. Les speed bike sont des vélos électriques capables d'atteindre des vitesses de 45 km/h.

L'entreprise est engagée dans une démarche écoresponsable, avec une production locale et des composants de qualité. Moustache Bikes est également connue pour ses collaborations avec des designers et son implication dans des projets sociaux.

Les vélos Moustache sont le fruit d'une passion pour le cyclisme et d'une vision moderne de la mobilité.

#### 3. B'Twin

B'Twin est la marque de vélos de l'enseigne française Decathlon, connue pour son excellent rapport qualité-prix. Basée à Lille, B'Twin offre une gamme complète de vélos pour tous les âges et tous les niveaux, des vélos pour enfants aux vélos de course, en passant par les VTT et les vélos urbains.

B'twin de Decathlon est particulièrement appréciée pour ses innovations accessibles, telles que le système de pliage rapide sur ses vélos pliables. B'Twin s'engage également dans la durabilité avec des initiatives telles que le programme de reprise et de recyclage des vélos.

#### 4. Cycleurope

Cycleurope est un groupe industriel français qui possède plusieurs marques de vélos, dont Gitane et Peugeot Cycles. Basé à Romilly-sur-Seine, Cycleurope est un acteur majeur dans l'industrie du vélo en Europe. Le groupe offre une large gamme de vélos, des modèles de ville aux vélos de

compétition, en mettant l'accent sur la qualité et l'innovation.

Cycleurope est également engagé dans la recherche et le développement pour offrir des vélos toujours plus performants et confortables.

#### 5. Sunn

Sunn, originaire de la région Pays de la Loire, est une marque française spécialisée dans les VTT et les vélos de compétition. Fondée dans les années 1980, Sunn a rapidement acquis une réputation pour ses vélos performants et son engagement dans le monde du sport cycliste.

La marque est connue pour ses designs audacieux et ses technologies avancées, souvent développées en collaboration avec des athlètes professionnels. Sunn continue d'innover avec des vélos conçus pour la vitesse et l'endurance, que ce soit sur les sentiers ou en compétition.

#### 6. Lapierre

Fondée en 1946 à Dijon, Lapierre est une marque emblématique qui a su s'imposer dans le monde du cyclisme grâce à son savoir-faire et son innovation. Spécialisée dans les vélos de route, les VTT et les vélos électriques, Lapierre est reconnue pour ses collaborations avec des équipes cyclistes professionnelles, contribuant à son prestige.

La marque allie technologie de pointe et design élégant pour offrir des vélos performants et confortables.

#### 7. Jean Fourche

Jean Fourche est une marque française moins connue mais qui mérite l'attention pour son approche artisanale et personnalisée de la fabrication de vélos. Spécialisée dans les vélos sur mesure, Jean Fourche séduit les amateurs de cyclisme à la recherche d'un vélo unique, adapté à leurs besoins spécifiques et à leur style de conduite.

Chaque vélo est conçu avec une attention particulière aux détails et à la qualité.

#### 8. Origine Cycles

Origine Cycles, basée dans le Nord de la France, est une entreprise qui a révolutionné le marché du vélo en proposant des vélos de route et gravel configurables en ligne. La marque est reconnue pour son modèle de vente directe au consommateur, permettant un excellent rapport qualité-prix et une personnalisation poussée.

Avec un engagement fort pour la qualité et la performance, Origine Cycles est devenue une référence pour les cyclistes passionnés.

#### 9. Cycling Gitane

Gitane, une marque historique française, est synonyme de l'âge d'or du cyclisme. Connue pour ses vélomoteurs et ses vélos de route, Gitane a joué un rôle majeur dans le cyclisme compétitif et de loisir. Aujourd'hui, Gitane continue d'offrir une gamme de vélos modernes, y compris des vélos électriques, tout en conservant son héritage classique.

La marque est appréciée pour son style et sa fiabilité.

#### 10. Gir's

Gir's est une marque française spécialisée dans les vélos de route haut de gamme. Avec une approche artisanale, Gir's propose des vélos sur mesure, conçus et assemblés en France, pour les cyclistes exi-

geants. La marque est reconnue pour son expertise et son attention aux détails, offrant des vélos qui sont de véritables œuvres d'art.

Pour les passionnés de performance et d'artisanat, Gir's est une marque à considérer.

#### 11. Douze Cycles

Douze Cycles, basée en Bourgogne, est spécialisée dans les vélos cargo. Innovante et flexible, la marque propose des solutions de mobilité pour les familles et les professionnels avec ses vélos modulaires qui peuvent être adaptés à une variété de besoins.

Douze Cycles est connue pour sa qualité de fabrication et son design intelligent, permettant de transporter charges et passagers avec facilité et sécurité. Récemment ils ont débuté une collaboration avec Toyota Motors France. Leur nouveau vélo cargo, le Hêta, est disponible chez les concessionnaires Toyota.

#### 12. Angell Bike

Angell Bike est une marque française basée à Lyon, fondée par l'entrepreneur Marc Simoncini. Elle se distingue dans le secteur des vélos électriques urbains avec une approche résolument innovante et un design épuré. Angell Bike représente la vision d'une mobilité urbaine moderne, légère et connectée.

Angell Bike se concentre exclusivement sur la production de vélos électriques urbains. Ces vélos sont conçus pour être à la fois fonctionnels et esthétiques, avec une intégration poussée des technologies les plus récentes. Leur nouveau Mini E-bike 1 est en collaboration avec Mini Cooper.

La marque est réputée pour ses vélos connectés qui offrent des fonctionnalités avancées telles que le suivi de la performance, la navigation GPS et un système d'éclairage intelligent. L'accent est mis sur la légèreté et l'élégance, avec des matériaux de haute qualité.

Bien que la gamme de modèles soit limitée, chaque vélo est conçu pour offrir une expérience de conduite optimale en milieu urbain. Angell propose une expérience utilisateur unique grâce à son application mobile dédiée, qui permet de contrôler et de personnaliser de nombreux aspects du vélo.

La marque continue d'innover en matière de mobilité urbaine et pourrait étendre sa gamme avec de nouveaux modèles et fonctionnalités.

#### 13. Boudebois

Boudebois est une marque de vélos qui incarne l'artisanat traditionnel français. Située au cœur de la France, elle est reconnue pour ses vélos fabriqués à la main, qui sont de véritables œuvres d'art.

Boudebois se spécialise dans la création de vélos au design unique, offrant une gamme de vélos non-électriques qui allient qualité et élégance.

Chaque création de Boudebois est le reflet d'un savoir-faire artisanal et d'une attention particulière aux détails, avec une personnalisation poussée pour chaque client.

En tant que marque artisanale, Boudebois prône une production durable et respectueuse de l'environnement, en utilisant des matériaux locaux et en limitant son em-

preinte écologique.

La gamme de Boudebois est restreinte, mais chaque modèle est conçu pour être intemporel et durable.

L'expérience d'achat chez Boudebois est intime et personnalisée, chaque vélo étant adapté aux désirs et aux besoins spécifiques de son futur propriétaire.

Boudebois est la marque par excellence pour les amateurs de vélos qui apprécient l'artisanat d'art et le luxe discret.

#### 14. Cycle Cavale

Au cœur de Paris, Cycle Cavale révolutionne le concept du vélo sur mesure. Cette marque est le fruit d'une passion pour le cyclisme et le design, offrant une expérience unique à chaque cycliste.

Cycle Cavale propose une gamme de vélos personnalisables, allant des vélos de ville aux vélos de route, chacun étant un témoignage de l'ingéniosité et de l'artisanat de la marque.

La marque se distingue par son approche sur mesure, permettant à chaque client de participer à la conception de son vélo, ce qui en fait une pièce unique adaptée à son style de vie.

Cycle Cavale met en avant l'utilisation de composants durables et encourage une mobilité douce en milieu urbain. Chaque vélo est un modèle phare en soi, grâce à la personnalisation complète offerte par Cycle Cavale.

Pour ceux qui cherchent un vélo qui sort de l'ordinaire et qui est conçu spécialement pour eux, Cycle Cavale est la destination parfaite.

#### 15. Heritage Bikes

Heritage Bikes, établie dans la région d'Auvergne-Rhône-Alpes, incarne la parfaite alliance entre tradition et modernité. Cette marque, qui puise son inspiration dans un riche héritage, est spécialisée dans la conception de vélos urbains et de route.

Chaque modèle est le fruit d'un savoir-faire artisanal, où la qualité et le style sont au cœur des préoccupations. Les vélos Heritage Bikes sont reconnus pour leur design classique et intemporel, offrant aux cyclistes une expérience unique grâce à des options de personnalisation poussées.

...pour ceux qui cherchent à se démarquer en ville avec élégance !

#### 16. Infiné Cycles

La ville de Lyon est le berceau d'Infiné Cycles, une marque qui symbolise l'excellence de l'ingénierie française dans le domaine du cyclisme. Connue pour sa passion pour le vélo et son désir d'innovation, Infiné propose une gamme de vélos de route et de gravel qui se distinguent par leur performance, leur esthétique et leur durabilité.

Les modèles légers pour la course côtoient des gravel bikes robustes, tous conçus pour répondre aux attentes des cyclistes les plus exigeants.

#### 17. Jitensha

En plein cœur de Paris, Jitensha est synonyme d'élégance urbaine et de minimalisme. Cette marque offre bien plus que des moyens de transport : ses vélos de ville sont de véritables œuvres d'art.

Chaque modèle est conçu avec un souci du détail et une esthétique raffinée, transformant chaque trajet en une expérience agréable.

Jitensha est plus qu'une marque, c'est une déclaration de style qui célèbre la mobilité durable avec des vélos simples mais performants.

Pour ceux qui aspirent à un style de vie urbain chic !

#### 18. O2Feel

O2Feel, basée à Wambrechies dans le Nord de la France, est une marque dynamique qui a rapidement gagné en notoriété pour ses vélos électriques innovants.

Fondée en 2009, O2Feel se distingue par sa quête constante d'innovation, combinant technologie et design. Reconnue pour son implication dans le développement durable, la marque propose une gamme variée de modèles électriques, allant des vélos de ville aux VTT. Récemment ils ont aussi développé un modèle vélo cargo, un longtail électrique.

Avec une gamme d'environ 20 modèles, O2Feel s'adresse à un public diversifié, cherchant confort et performance.

#### 19. Shiftbikes

Établie à Lyon, Shiftbikes se spécialise dans les vélos à assistance électrique (VAE) haut de gamme. Cette jeune entreprise, créée au cœur de la ville des lumières, mélange savoir-faire artisanal et technologie de pointe.

Elle est renommée pour ses designs élégants et ses performances, attirant une clientèle exigeante. Leur catalogue, bien que plus restreint, met l'accent sur la qualité et l'expérience de conduite unique.

Chaque vélo Shiftbikes est une œuvre d'art roulante.

#### 20. United Cruiser

Implantée à Cannes, United Cruiser insufflé l'esprit de la Côte d'Azur dans chacun de ses vélos. Créée en 2011, cette marque se distingue par ses vélos au style rétro et chic, inspirés de la culture balnéaire. Reconnue pour sa qualité et son esthétique, United Cruiser propose des vélos urbains, cruisers et électriques, alliant confort et élégance.

Avec une gamme diversifiée, la marque attire ceux qui cherchent à allier style et fonctionnalité.

#### 21. Victoire Cycles

Victoire Cycles, basée à Clermont-Ferrand, est reconnue pour son artisanat d'exception dans la création de vélos sur mesure.

Fondée en 2011, la marque se consacre à la fabrication artisanale, utilisant des matériaux nobles comme l'acier. Chaque vélo Victoire est unique, conçu spécifiquement pour répondre aux besoins de son propriétaire.

La marque jouit d'une excellente réputation pour la qualité et la personnalisation de ses vélos, qui sont autant des pièces d'ingénierie que des œuvres d'art.

#### 22. Arcade Cycles

Arcade Cycles, implantée dans la région des Pays de la Loire, est une marque qui se distingue par sa capacité à allier durabilité et personnalisation.

Connue pour son innovation et sa qualité, Arcade Cycles a su se forger une solide réputation avec ses vélos élégants et robustes. Spécialisée dans les vélos de ville et les vélos électriques, la marque propose une gamme variée pour répondre aux besoins

contemporains des cyclistes urbains.

Chaque modèle est conçu pour s'adapter aux goûts et besoins spécifiques de chaque utilisateur, ce qui fait d'Arcade Cycles un choix privilégié pour ceux qui cherchent à combiner style et fonctionnalité.

#### 23. Bertin

Bertin, cette marque historique du Nord de la France, incarne l'esprit du cyclisme traditionnel français. Depuis les années 1950, Bertin s'est bâti une réputation de qualité et d'élégance.

Spécialisée dans les vélos de route et les vélos de course, la marque reste fidèle à l'héritage du cyclisme classique tout en intégrant des innovations modernes. Les modèles Bertin sont le reflet d'un mélange parfait entre tradition et performance, séduisant aussi bien les amateurs de vintage que les cyclistes à la recherche de vélos modernes et performants.

#### 24. CyclO2

Basée en Bretagne, CyclO2 est une marque qui s'engage dans la production de vélos électriques à faible impact environnemental. Innovateur dans le domaine, CyclO2 est reconnue pour sa contribution au développement durable et pour ses vélos qui combinent écologie et technologie moderne.

Avec une variété de modèles, y compris des vélos urbains, des VTT et des vélos pliants, la marque s'adresse aux cyclistes conscients de l'environnement qui ne veulent pas faire de compromis sur la performance.

#### 25. Easybike

Easybike, pionnier dans le secteur des vélos électriques et situé en Île-de-France, est une marque qui a marqué l'histoire par son innovation. Easybike se distingue par ses vélos électriques qui allient design moderne et performance.

Avec une gamme étendue de vélos électriques, la marque offre des solutions pour tous les types de cyclistes, des vélos urbains aux modèles tout-terrain.

La qualité et la diversité de ses modèles font d'Easybike un acteur incontournable du marché du vélo électrique.

#### 26. Eovolt

Eovolt est une marque française qui se spécialise dans la conception de vélos électriques pliables. Connue pour sa quête constante d'innovation, Eovolt propose des vélos légers et compacts, parfaits pour les trajets urbains et les voyageurs.

Ces vélos pliables sont appréciés pour leur facilité de transport et de rangement, combinant commodité et performance. Eovolt a su se faire un nom grâce à ses vélos qui répondent parfaitement aux besoins de mobilité moderne.

#### 27. Eveo

Basée en France, Eveo s'est fait un nom dans le secteur des vélos électriques. L'entreprise met l'accent sur l'innovation et la qualité, produisant des vélos robustes et fiables adaptés à la ville comme aux terrains plus exigeants.

Sa gamme diversifiée inclut des vélos de ville et des VTT électriques, tous reconnus pour leur performance et leur durabilité.

### 28. EXS

EXS, marque française, est réputée pour ses vélos électriques de haute qualité. Elle se distingue par une innovation constante, offrant une large gamme de modèles pour différentes utilisations. Les vélos EXS sont appréciés pour leur design moderne, leur confort et leur efficacité, répondant aux besoins des cyclistes urbains et des amateurs de loisirs.

### 29. Maa Bikes

Maa Bikes, implantée en France, se distingue par son approche innovante dans le domaine des vélos électriques. La marque est célèbre pour ses designs modernes et performants, qui marient esthétique et technologie.

Maa Bikes propose une gamme variée de vélos électriques, des modèles urbains élégants aux VTT robustes, chacun reflétant un engagement envers la qualité et le style.

### 30. Néomouv

Localisée dans la Sarthe, Néomouv incarne l'harmonie entre tradition française et modernité. Depuis 2003, elle se spécialise dans les vélos électriques, alliant élégance et technologie innovante.

Néomouv est reconnue pour la fiabilité et la qualité de ses vélos, qui séduisent une clientèle diversifiée grâce à un mélange de performance et de style. Avec un catalogue comprenant plus d'une douzaine de modèles, Néomouv répond aux besoins des cyclistes urbains et ruraux.

### 31. Onemile

Onemile, marque innovante originaire de Lille, se spécialise dans la mobilité urbaine électrique. Bien que récente, elle a su se démarquer par ses scooters électriques, alliant design moderne et fonctionnalité.

Ces scooters, symboles de liberté et d'efficacité, répondent parfaitement aux besoins de transport urbain rapide et écologique. Onemile s'engage dans l'innovation continue, intégrant les dernières technologies pour améliorer l'expérience de conduite.

### 32. Solex

Solex, entreprise emblématique française basée à Saint-Lô, en Normandie, a marqué l'histoire avec ses vélomoteurs.

Aujourd'hui, elle se réinvente avec des vélos électriques qui mêlent charme rétro et technologie moderne.

Reconnue pour son style intemporel et son engagement envers la mobilité durable, Solex propose une gamme variée de vélos électriques pour séduire les nostalgiques comme les modernistes.

### 33. T-Bird

La marque T-Bird, originaire de la région Rhône-Alpes, se fait un nom dans le secteur des vélos électriques. Connue pour ses modèles robustes et au design soigné, T-Bird offre des vélos adaptés à la vie urbaine comme aux escapades en nature.

L'accent est mis sur le confort et l'efficacité, faisant de T-Bird un choix privilégié pour ceux qui cherchent à allier performance et respect de l'environnement.

### 34. Vepli

Vepli, étoile montante du vélo électrique à Paris, se distingue par ses créations élégantes et performantes. La marque vise à transformer les trajets quotidiens en expériences agréables et écologiques.

Avec une gamme en pleine expansion, Vepli est à l'avant-garde de l'innovation, offrant des vélos électriques qui répondent aux exigences des citadins modernes.

### 35. Look Cycle

Look Cycle, basée à Nevers, est une marque de renommée mondiale, célèbre pour ses innovations telles que l'invention de la pédale automatique et ses cadres en carbone.

Avec une histoire riche en partenariats avec des équipes cyclistes professionnelles, Look Cycle est synonyme de qualité et design. Ses vélos de route et de triathlon sont conçus pour les cyclistes à la recherche de performance et d'excellence. ◆

## Brèves

### Il faut sauver le pont de pierre !

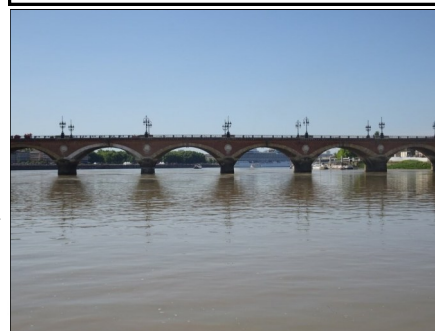
Symbole historique de Bordeaux, il doit être préservé et sécurisé pour garantir sa pérennité. L'affaissement de ses piles (chacune pesant 5000 tonnes) est de l'ordre de 4 à 5 mm par an. Les experts sont formels, le pont a atteint sa zone limite d'élasticité et doit dorénavant être conforté.

Afin de stopper cet affaissement, il est prévu d'enfoncer 160 micropieux en béton forés de 40 m de long depuis le tablier jusqu'aux marnes (les roches les plus dures situées au fond du fleuve) pour les 10 piles (de la 7 à la 16) non encore confortées sur les 16 que compte le pont.

De plus, avec le passage du temps, le pont n'est plus étanche. Les infiltrations d'eau pénètrent les maçonneries à l'intérieur de l'ouvrage et compromettent sa solidité. Il est donc également prévu de reprendre entièrement l'étanchéité du tablier. Dès ce mois de mai 2025, le pont de pierre entame une autre page de son histoire. C'est un chantier d'envergure qui nécessite 52 mois de travaux et 50 millions d'euros d'investissement.

La rénovation du pont de pierre est une opération délicate qui mobilise des entreprises de pointe, tout en maintenant la circulation piétonne et cycliste sur un demi-tablier.

Durant ces travaux, les bus, taxis et véhicules de secours sont déviés. La ligne A du tramway sera coupée durant 3 étés. ◆



Le pont de pierre : le 1<sup>er</sup> pont de Bordeaux

## Anniversaires

Ce trimestre-ci, nous lèverons nos verres à la santé et la prospérité de :

02/07 Luc PEYRAUT  
16/07 Sabine PATIENT  
13/08 Christophe HALBOUT  
19/08 Monique HUET  
02/09 Philippe MAZE  
13/09 Yves BAUMANN  
15/09 Michel TANGUY  
24/09 Eliane AUMAILLEY

Bon anniversaire et bonne route à toutes et à tous !

L'humour de  
Johnny Helms



Qu'est-ce qui te fait penser que c'est un cycliste ?