

Cyclo-Camping

international

**Les sorties
du printemps et de l'été** p. 25 et 26
Retour sur le Festival p. 27 et 28



Photo : Martine et Jean LELAN



RÉCITS DE VOYAGES p. 4 à 17

Europe Centrale,
Amérique du Sud,
Asie.

LES CYCLOPATHES p. 20



Alfred Berruyer,
inventeur de la
première béquille à
vélo.

CONSEILS p. 22



Les
Vélos à
Assistance
Électrique



Europe Centrale
Daniel Chabonneau

p.4

Où aller dans cette revue ?

p.12

Argentine
Martine et Jean Lelan

p.8

Sumatra
Régis Pfaffenzeller

Le rassemblement de l'Ascension

29 mai - 1^{er} juin 2014

Les cyclo-campeurs de CCI seront accueillis au camping du Moulin, sur les hauteurs de Clisson, dans un espace naturel réservé aux tentes. On pourra se retrouver dans le barnum (60 places, tables, chaises, etc.), autour du barbecue géant ou dans une petite salle (20 places, tables, chaises). Les enfants choisiront sans doute l'aire de jeux. Corinne et Philippe Wolf, avec Augustin Fernandez et avec l'aide d'Isabelle et Pierre Lancelot, vous ont préparé ce week-end et son riche programme.

• **Coordonnées du camping :** Camping du Moulin, ZA de Câlin, Route de Nantes, 44 190 Clisson, tél 02 40 54 44 48

• **Pour venir en train :**

En TGV : - Paris - Nantes (environ 2h15), ou Paris - Angers (environ 1h45).
- Lyon - Nantes (environ 4h30), ou via Marne-la-Vallée (entre 5 h et 6h30)
En TER : Paris - Le Mans (environ 2h20), Le Mans - Nantes (1h30).
Nantes - Clisson : fréquence très élevée (entre 1/4 h et 1/2 h suivant les trains)
Angers - Clisson, via Cholet ou Nantes : plusieurs trains pas jour (environ 1h30)

• **Au programme :**

Jeudi 29 : possibilité de visiter une cave de Muscadet avec dégustation, à 17h30, sur inscription,
Vendredi 30 : - possibilité d'une visite guidée de la vieille ville médiévale, à 17h30, sur inscription,
- projections, le soir, dans la salle du Champ de foire. Soirée ouverte aux habitants,
Samedi 31 : assemblée générale à 16h30, salle du Champ de foire suivie d'un repas.

• **Les tarifs (les encaissements se feront sur place)**

Visite en partenariat avec l'Office de Tourisme (visites conditionnées par un minimum de personnes. S'inscrire sur le site avant le 12 mai) :
- ville médiévale : adulte 4 €, enfant de 10 à 18 ans : 2,50 €.
- cave de Muscadet : 1,80 € par personne.

Le camping : 4 € par jour et par personne, gratuit pour les enfants des adhérents CCI.

Le repas qui suit l'AG : uniquement sur réservation avant le 12 mai. 5 € pour les adhérents, 12 € pour les non-adhérents, gratuit pour les enfants des adhérents CCI.

• **Coordination, infos, inscriptions (visites, repas) :**

Philippe Wolf : cophiflow@hotmail.fr - 01 45 28 79 30 et 06 42 00 74 47

Augustin Fernandez : cogus@orange.fr

L'adhésion à l'association est demandée. Chacun doit être couvert à titre individuel par une assurance Responsabilité Civile.

Cyclo-Camping International demande, à tous, de respecter le code de la route.

Inscrivez-vous sur le site de CCI : <http://www.cco.asso.fr/clisson>

Assemblée générale de CCI

Samedi 31 mai à 16h30

Salle du Champ de foire de Clisson



Sommaire

n°130 – PRINTEMPS 2014

Sur la route

- 4** Sur 2 roues en Europe centrale : le plus beau bitume du monde !
Daniel Charbonneau.
- 8** Retour à Sumatra
Régis Pfaffenzeller.
- 12** Les vallées Calchaquies en Argentine
Martine et Jean Lelan

Infos, biblio, conseils...

- 19** Bibliocycle
Philippe Orgebin
- 20** Nos ancêtres les cyclopathes
Hommage à Alfred Berruyer
Philippe Orgebin
- 22** Conseils
Les Vélos à Assistance Électrique : pourquoi faire ?
Patrice Bohmert
- 24** Des brèves

Vie de l'association

- 25** Les sorties du printemps et de l'été
- 27** Retour sur le festival



Photo de couverture : Martine et Jean Lelan
« Vélo et Cactus »

POUR LES PROCHAINES REVUES :
Les textes (5 000 à 9 000 caractères) et les photos destinés aux prochains numéros doivent parvenir à :
Sylvie DARGNIES (sylvie.dargnies@orange.fr)

Dates de parution de la revue :
mi-janvier • mi-avril • mi-juin • mi-octobre
Prochaine parution : N° 131 : mi-juin 2014

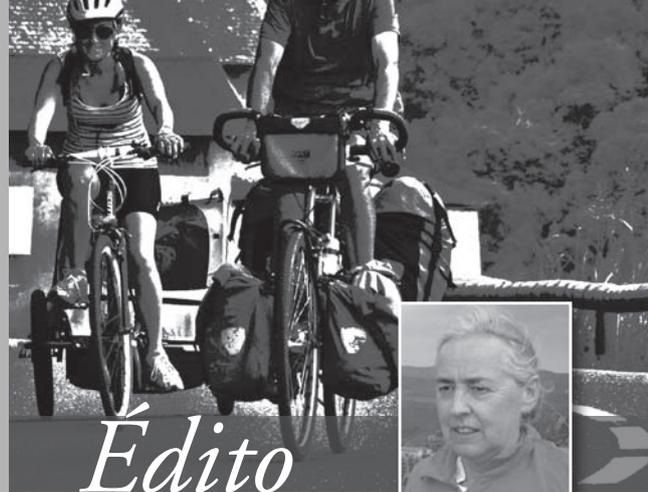
Directrice de la publication : Sylvie Dargnies
Rédaction : Sylvie Dargnies

Conception graphique : Gilles Baron • **Mise en page :** Fabien Savouroux

Ont participé à ce numéro : Philippe Orgebin, Daniel Charbonneau, Régis Pfaffenzeller, Martine et Jean Lelan, François Coponet, Francis Mons, Benoît Michel, Annick Potier, Martine et Didier Robin, Olivier Richet, Daniel Beaujoin, Patrick Bohmert, Anne Guégan, Jean-François Gire.

Avril 2014 • Tirage : 650 exemplaires

Impression : Parenthèses – 76, av. du Bout-des-Landes – 44300 Nantes
ISSN : 0755-0219. • **Commission paritaire :** 0910G87166



Édito

Rouler pour rencontrer, se rencontrer pour rouler

La revue de printemps présente traditionnellement les initiatives de sorties et quinzaines, longs week-ends ou itinérances plus longues. Grâce à la répartition des CCistes dans toutes les régions, ces propositions émanent souvent de ceux qui « connaissent bien le coin », comme on dit, et qui nous en font profiter. Il semble aussi que l'envie de passer les frontières fasse des progrès : quinzaine entre France et Espagne aragonaise, quinzaine en Hollande avec une association « amie »... À côté de ces sorties CCI, il y aura aussi tous ceux qui rechercheront des coéquipiers pour profiter de l'été, à l'aide du forum.

Cette année il faut compter aussi avec un rassemblement de l'Ascension important : comme tous les 2 ans, c'est le seul rassemblement pendant ce week-end, et l'assemblée générale y aura lieu. À Clisson, près de Nantes, nous nous retrouverons au camping, avec notre matériel, nos histoires, nos envies de prendre du bon temps et de rouler... au soleil.

L'assemblée générale sera l'occasion de faire le point sur tout ce qui structure la vie de l'association : le forum, le festival, ou encore les fiches cyclo-pays qui renouvellent complètement les informations utiles à ceux qui préparent un voyage.

Cette revue continue donc à raconter les voyages à vélo des uns et des autres, à donner des conseils, à informer et à parler de l'association. Plus d'une dizaine de personnes se sont dites prêtes à donner un coup de main pour sa confection, la perspective d'un meilleur partage du travail se précise, et c'est heureux ! ●

Sylvie Dargnies



© Photo : Daniel CHARBONNEAU

Sur 2 roues en Europe centrale : le plus beau bitume du monde !

« J'ai vécu un véritable coup de foudre pour les voyages de cyclotourisme en Finlande, en mai 2009. J'avais élaboré un trajet de 1 000 km en 17 jours. Tous ces kilomètres parcourus sur un beau bitume, entouré de paysages sublimes... J'en suis sorti véritablement emballé par l'expérience. Fin 2012, je planifie cette fois la traversée de l'Europe de l'Est à vélo, prévoyant de passer par la Hongrie, la Slovaquie, l'Autriche, la République tchèque, l'Allemagne et les Pays-Bas. »

Le départ s'effectuera à Budapest en Hongrie et le point d'arrivée sera Amsterdam aux Pays-Bas, soit 2 000 km plus loin, le tout en un mois. Mon vieux vélo en acier AVP de conception québécoise, mon compagnon depuis plus de 20 ans, me servira de mule pour transporter tout le nécessaire me permettant

une autonomie complète.

Après plusieurs mois de planification d'itinéraire, et beaucoup de logistique pour rassembler tout le matériel nécessaire et tenter de prévoir l'imprévisible, mon vélo en pièces détachées arrive enfin, intact dans sa boîte, à l'aéroport Ferihegy de Budapest. Je planifie de traverser la Hongrie et la Slovaquie en solo en une semaine. Je rejoindrai ensuite mes 2

fidèles compagnons de voyage, Jean Desbiens et Benoît Giordano, des amis de longue date, pour le reste du voyage, à l'aéroport de Vienne, en Autriche.

De Budapest à la frontière slovaque

C'est le grand départ ! Je profite de ma première journée en solo pour visiter la magnifique ville de Budapest à vélo, les pistes cyclables y étant omniprésentes. Je

dors dans un petit hôtel de Buda, sur la rive est du Danube. C'est mon second contact avec le Danube, ce fleuve majestueux de 2 875 km qui prend sa source dans la Forêt Noire en Allemagne pour se déverser dans la Mer Noire. J'avais découvert une première fois ce fleuve en Serbie en 2011 sans savoir que je devrai le longer pendant presque 6 jours. Cette première journée est l'occasion de tester mon impeccable matériel imperméable. Ouf, il passe le test haut la main ! Cette première semaine de début d'avril n'est pas de tout repos avec vent, pluie, neige et perturbations intenses.

« Je me retrouve coincé au milieu de gros autobus électriques et ralenti par de nombreux bouchons de circulation. Mais Bratislava est réellement magnifique, européenne, historique, avec des restaurants à profusion. »

Le lendemain, mon trajet me mène vers le nord, en direction de la Slovaquie, et s'effectue sur de belles routes bordées de grands accôtments, où alternent pistes cyclables et routes. Après quelques heures à rouler, je dois rincer l'accumulation de boue sur la chaîne de mon vélo dans un lave-auto, après avoir mimé comme je le peux à l'employé de service que je désire arroser mon dérailleur. Plus tard dans la journée, je traverse, sous un ciel menaçant, la frontière de la Slovaquie, qu'indique une simple pancarte.

Je suis à Komarno, de l'autre côté. Le



© Photo : Daniel CHARBONNEAU

soir, grâce à mon GPS, je me trouve une petite chambre à prix vraiment abordable. Je comprends vite pourquoi ! Pendant la nuit, il pleut intensément et l'eau s'infiltré silencieusement par le luminaire du plafond, inondant mon lit. Pas question, cette nuit-là, d'allumer la lumière. Au petit matin, avec une neige en pleine figure, je prends la route vers Bratislava distante de 100 km, avec un fort vent de face. J'emprunte les routes sans trop de circulation pour m'y rendre. Mon GPS me les indique aisément ; ce guide s'avère indispensable pour tout voyageur au long cours. Les voies cyclables étant rares, l'entrée dans Bratislava s'avère passablement difficile. Je me retrouve coincé au milieu de gros autobus électriques et ralenti par de nombreux

bouchons de circulation. Mais Bratislava est réellement magnifique, européenne, historique, avec des restaurants à profusion. Ce soir-là, je compose mon repas d'une soupe de goulash, le tout arrosé d'un grand litre de bière slovaque, ma dernière avant l'arrivée de mes 2 comparses.

Le lendemain, je prends mon temps pour aller chercher les copains qui arrivent en soirée de Montréal à l'aéroport Schwechat de Vienne, à 70 km de Bratislava. Les voilà enfin, fatigués mais très enthousiastes d'entreprendre l'aventure. Ils m'ont suivi avec beaucoup d'impatience sur mon blog durant toute ma première semaine. Le temps de monter les vélos et il est déjà 8 heures du soir. Le trajet vers le centre-ville s'effectue à la noirceur sur piste cyclable. (...) Le lendemain, c'est sous un mercure de 2 degrés Celsius que nous arpentons la ville.

Le long du Danube

Notre itinéraire des jours suivants nous fait longer le Danube en passant par les villages pittoresques que sont Krems, Ybbs, Grein, avec, au rendez-vous, une température clémente et un soleil radieux. Les pistes cyclables en Autriche sont partout présentes, même dans les coins les plus reculés.

Jean, l'un des 2 amis qui m'accompagnent, n'a jamais fait de voyage en cyclotourisme et n'a, pour ainsi dire, jamais roulé à vélo. Les premiers jours sont pour lui une réelle adaptation aux inforts de la selle, au trafic des villes, à la présence des piétons et à tous les autres obstacles ; même la beauté des paysages s'avère source de distraction pour lui ▶▶▶



© Photo : Daniel CHARBONNEAU

►► Il a par contre la chance, pour cette première expérience, de rouler sur les plus belles voies cyclables d'Europe. Nous roulons en moyenne de 70 à 120 km par jour, consacrant nos soirées à nous reposer en dégustant les traditionnelles bières locales.

Notre première nuit de camping à Grein est secouée de forts vents et de pluie. Je perfore accidentellement mon tapis de sol dès sa première utilisation. L'indispensable « dock tape » vient à ma rescousse une fois de plus.

Les jours suivants, nous progressons vers le nord en traversant la République tchèque.

« Mon impression personnelle sur Berlin est mitigée. Durement touchée par les bombardements durant la guerre, la ville a été reconstruite depuis lors. Mais il manque aux édifices modernes le charme de la vieille architecture. »

Le territoire tchèque est relativement vallonné comparativement à l'Autriche. De fortes montées de 700 m quotidiennement viennent par moment à bout de nos capacités physiques et psychologiques, nous obligeant à pousser notre monture pour les derniers mètres. Très souvent, les sommets sont encore recouverts d'un léger manteau de neige. Notre première nuit dans le pays se passe tout près de Cesky Krumlov, petite ville médiévale en Bohême du Sud. Cette ville est véritablement



▼ *Devant la cathédrale du château de Prague.*

© Photo : Daniel CHARBONNEAU

splendide ! Dotée d'un château magnifique dominant la ville, elle offre une vue impressionnante sur l'horizon.

Nous poursuivons notre progression vers le nord montagneux, en direction de Tabor puis de Praha, nom tchèque de Prague. Cette ville est indéniablement mon coup de coeur, la plus belle ville du monde selon moi. Souhaitant profiter à loisir des lieux et prendre tout notre temps, nous consacrons une journée entière à découvrir cette cité grandiose, à pied cette fois... congé de vélo ! Le pont Charles de 1357, à lui seul, vaut tout le déplacement. Symbole de la ville, incontournable pour les touristes, il est envahi à toute heure de musiciens et d'artistes divers.

Nous arrivons bientôt en Allemagne. Jusqu'à maintenant, autant nos vélos que

nos corps ont tenu le coup. Ce pays, tout comme la plupart de ses voisins, est pourvu d'un réseau cyclable remarquable. Dès nos premiers kilomètres, les pistes sont clairement indiquées et numérotées sur des panneaux. Malgré les commentaires négatifs que j'avais entendus concernant les automobilistes allemands, je suis agréablement surpris de leur tolérance envers nous. Nous alternons au long de la route entre pistes cyclables et accôtés vers nos prochaines destinations.

Dresden, une destination à découvrir.

Cette ville fut entièrement rasée durant la guerre. Quelques monuments historiques ont miraculeusement survécu à la rudesse des bombardements. La prochaine grande métropole que nous visitons est Berlin. La piste cyclable nous la fait traverser du sud au nord. Nous nous arrêtons dans une auberge de jeunesse en plein centre-ville. Ayant déposé tout notre matériel à la chambre, nous visitons la ville à vélo. Les vélos sont omniprésents à Berlin. Jean, qui a pris de l'expérience depuis le début de son périple, n'hésite plus à effectuer des dépassements sécuritaires parmi la foule. Mon impression personnelle sur Berlin est mitigée. Durement touchée par les bombardements durant la guerre, la ville a été reconstruite depuis lors. Mais il manque aux édifices modernes le charme de la vieille architecture. En un peu plus de 25 km, nous parcourons la cité, ce qui nous permet de reprendre la route dès le lendemain matin.

Pour Jean et Benoît les 1 000 premiers kilomètres sont atteints aux environs de la ville de Motlo. Ce sont les premiers 1 000 km de la vie de Jean. Chapeau ! Pour notre



▲ *Avec Jean et Benoît.*

© Photo : Daniel CHARBONNEAU

part, Benoît et moi avons déjà pédalé plus de 1 000 km en Finlande en mai 2009. Au cours des prochains jours, nous nous orienterons plein ouest vers Amsterdam.

Après examen de notre itinéraire final vers Amsterdam, nous décidons de modifier notre plan initial et de prendre le train sur 200 km, de Stendal à Osnabrück. La météo incertaine des prochains jours nous convainc à regret de raccourcir notre trajet. Nous aurions pu couvrir cette distance à vélo, mais au prix de longues et rudes journées, sous le vent et la pluie.

À l'arrivée aux Pays-Bas, le contraste avec l'Allemagne est flagrant. Les rues, les bâtiments, les parcs, tout est d'une remarquable propreté, il y a des fleurs partout, et les pistes cyclables sont d'une qualité sans pareille. Il est strictement interdit de rouler sur la route avec son vélo ; l'utilisation des pistes cyclables est obligatoire. Toutes les routes en sont dotées. Les indications sont claires, nettes et précises. Je songe même à éteindre mon GPS. Les terrains de camping sont également impeccables et facilement localisables. Nous dormons donc plusieurs nuits à la belle étoile, dans des campings en banlieue de la capitale, à Almere entre autres, afin de profiter à plein de nos derniers moments avant la grande finale pour Amsterdam et

d'économiser sur les tarifs hôteliers excessifs. C'est le week-end le plus achalandé au royaume des Pays-Bas. L'abdication de la reine Beatrix, après 33 ans de règne, en faveur de son fils aîné, le prince William-Alexander, tombe exactement le 30 avril 2013. La ville est assiégée par les journalistes, et il y a des touristes partout.

« Amsterdam est la ville de tous les excès... »

Nous voilà déjà au terme de notre périple. Notre sprint final des derniers 40 km pour Amsterdam se déroule sous une pluie battante. Épuisés, nous tentons ce dernier soir de négocier les plus bas tarifs pour une chambre. Nous nous retrouvons au cœur du « Red Light », dans une petite piaule, avec en prime les émanations illicites des rues avoisinantes et une écoeurante odeur d'égoût. Notre dernière journée de voyage se déroule dans un Amsterdam froid mais ensoleillé, à parcourir à vélo ruelles étroites et grands boulevards. Le spectacle y est saisissant... il y a des milliers de bicyclettes de par la ville, on en voit partout ! Amsterdam est la ville de tous les excès...

Ce voyage inoubliable aura duré un mois et aura ajouté un total de 1 800 km à mon compteur, kilomètres parcourus, selon moi, sur le plus beau bitume cyclable

au monde... Et le tout, sans aucun bris matériel ou crevaison. Le rêve pour tout mordu de cyclisme d'aventure !

Une expérience extraordinaire à renouveler le plus tôt possible... ●

Daniel Charbonneau
dcharbonneau66@videotron.ca
<http://conferencevoyage.ca>



© Photo : Daniel CHARBONNEAU

PUBLICITÉ

RANDO CYCLES

le spécialiste du vélo sur mesures



Cyclosporatif ● Cyclotouriste
Cyclorandonneur
Vélo de raid tout-terrain
Tandem ● 3^e roue
Tricycles et vélos couchés



Fabrication artisanale de qualité.
Toutes réalisations et modifications de matériel.
Roues montées main.
Porte-bagages sur mesure.

Vente d'accessoires par correspondance

1, rue Fernand-Foureau – 75012 Paris – Métro : Porte de Vincennes

tél. : 01 43 41 18 10 – Fax : 01 43 41 12 55

Ouvert du mardi au samedi

de 10h à 13h et de 14h30 à 19h (18h le samedi)

DANIEL CHARBONNEAU, VOYAGEUR ET CYCLO-VOYAGEUR

Daniel Charbonneau a découvert CCI par notre site, et a souhaité partager son expérience de voyageur à vélo.

Avant de découvrir le voyage à vélo, Daniel a passé 20 ans à parcourir la planète. Après avoir fait quelques tours du monde, avoir visité plus de 50 pays sur les 5 continents, parcouru toute la Terre Sainte, marché sur la Muraille, touché le Taj Mahal et Petra, flotté sur la Mer Morte, vu Angkor Vat, mangé une panoplie d'insectes, il a visité l'Iran, les Territoires palestiniens, traversé des frontières à pied et à vélo, côtoyé la joie, la pauvreté et la mort dans un hôpital de Delhi. Et ce n'est pas fini...

« *J'ai toujours privilégié voyager le plus économiquement possible, avec le strict minimum dans mon sac à dos. J'ai traversé des frontières à pied, des avions-chasseurs israéliens survolant ma tête, d'autres à bord de bateaux rudimentaires et instables, certaines en taxi ou dans des bus bondés, et d'autres encore, ces dernières années, à vélo.* » ●

Daniel Charbonneau
dcharbonneau66@videotron.ca
Blog : <http://veloeurope2013.wordpress.com/>



Retour à Sumatra

© Photo : Régis PFAFFENZELLER

Régis Pfaffenzeller connaissait déjà un peu l'Indonésie pour avoir roulé deux mois à Sulawesi, Bali et Java, en 2000.

Il y revient pour deux mois, en mars et avril 2013, cette fois-ci sur l'île de Sumatra.

Sixième île de la planète, Sumatra se caractérise par une végétation luxuriante et une faune abondante, mais aussi par les éruptions volcaniques, les tsunamis, les tremblements de terre, et les inondations. Les feux de forêt liés au déboisement inondant la région de fumée se passent au sud de l'île, dans la province de Riau où je n'ai pas l'intention d'aller.

J'atterris à Medan sur la côte est, sans idée d'itinéraire bien défini, accueilli par des pluies diluviennes les premiers après-midi. On est en fin de saison des pluies,

mais à Sumatra il peut pleuvoir toute l'année. De Medan, je m'élève de près de 1 500 m, par une excellente route serpente dans un paysage verdoyant entouré de montagnes. La circulation intense de ce dimanche ne m'affole pas trop, les bus et grosses voitures ne me frôlent généralement pas de trop près. Je croise des jeunes descendant à fond sur des petits vélos ; ils font la montée en bus et s'enivrent de sensations fortes dans les nombreux virages de descente. Ils se rassemblent sur les hauteurs dans les nombreux bars installés aux points de vue et crachant une musique à casser la tête.

Je m'habitue vite aux incessants

« Hello Mister », criés partout par les locaux. La pente s'adoucit à l'approche de Berastagi, le long des parcs d'attractions, grands hôtels, nombreuses pépinières. La population de la région, les Bataks, est majoritairement chrétienne. Au soir, des restaurants sous bâches s'installent sur les trottoirs. Je reste quelques jours pour visiter les environs : les vieilles maisons traditionnelles batak à l'architecture particulière, avec des toits en forme de cornes de buffle, les maraîchages, plantations de thé, café, orangers et autres fruits exotiques, tout pousse bien sur ces terres volcaniques. Quelques écoliers surexcités shootent dans mes pneus. Et je grimpe

au sommet des volcans Sibayak et Sinabung, encore actifs, obligeant parfois les populations locales à déguerpir rapidement. Les sources chaudes, même très chaudes, au pied du Sibayak, régénèrent les muscles.

Le lac de cratère de Toba, le plus grand d'Asie du Sud-est

Je quitte la ville, me méfiant des angkots, ces minibus de courtes distances aux arrêts fréquents, les rois des queues de poissons. Je découvre le lac Toba d'abord par le nord, fondant sur Tongging, un village de pêcheurs, arrêté plusieurs fois par des groupes de jeunes à moto qui veulent se faire prendre en photo en ma compagnie.

Je dois remonter pour longer par l'ouest cet immense lac de cratère, le plus grand d'Asie du Sud-Est avec ses 1 707 km² et sa profondeur pouvant atteindre 450 m, pour rejoindre Parapat puis l'île Samosir juste en face. Je m'y pose quelques jours dans un grand bungalow en bord de lac au milieu d'un parc arboré, alternant balades à pied et à vélo sur l'île, baignades, discussions avec les autres touristes et les jeunes employés gratteurs de guitare. Dans les rues du village de Tuk-Tuk, je suis 20 fois abordé par des scolaires obligés à faire des interviews d'occidentaux pour travailler leur anglais. Ils en ont bien besoin !

Les îles Banyak

Il me faut à nouveau remonter sec pour quitter le lac, la vue toujours



© Photo : Régis PFAFFENZELLER

▼ Sous le canyon de Syanok.

quatre heures de Singkil comprend quelques îles habitées de pêcheurs, et de nombreux îlots de quelques dizaines de m², plantés de cocotiers, certains équipés de rustiques bungalows, aux magnifiques plages, et aux récifs coralliens aux poissons multicolores.

Les transports en bateau sont très aléatoires et il vaut mieux avoir de la marge, sauf à affréter une barque à moteur à ses frais. Simon, un Français, s'est installé sur une des

bouchée de bon matin par le brouillard. Je me suis décidé pour les îles Banyak et rejoins Singkil sur la côte ouest par Sidikalang et Subulussalam, ville du sud d'Aceh, province où règne la charia : pas de bière pour quelques jours !

« Dans les creux se trouvent souvent les rizières, puis une côte courte à 10 % me ramène dans une zone boisée ou dans les palmiers à huile. Un jour, j'ai commencé à compter ces murs. Après la centaine j'ai abandonné ! »

îles, où il survit en fabriquant de la glace pour les pêcheurs. Étonnant personnage.

De Singkil, je descends plus au sud par la côte ouest, mes étapes sont rythmées par les rencontres dans les petits restos de bord de route, les photos avec les jeunes, les pittoresques villages aux maisons de bois. Ça n'arrête pas de monter et descendre. Dans les creux se trouvent souvent les rizières, puis une côte courte à 10 % me ramène dans une zone boisée ou dans les palmiers à huile. Un jour, j'ai commencé à compter ces murs. Après la centaine j'ai abandonné !

Je n'ai à camper qu'une fois, dans la forêt, où des jeunes à moto viendront me rendre visite à 22 h.

Si les gens très curieux se sont toujours montrés d'humeur agréable, j'ai quand même entendu un ou deux « Fuck you » au cours de ce voyage.

Je pars tôt le matin pour faire étape en début d'après-midi, évitant ainsi le plus souvent les averses torrentielles. La visite des marchés de jour, et les restos sous ▶▶

Parti en petit bateau de ravitaillement de Singkil pour l'île de Balai, je vais balader le vélo d'île en île sans m'en servir sinon pour traîner dans les villages s'il y en a ; mais comme je ne sais pas par où je vais revenir, il me le faut. L'archipel à



© Photo : Régis PFAFFENZELLER



▼ Hello Guest House.



▼ Enfants du Balai.

▼ Écolières.



▼ Rencontre.

© Photo : Régis PFAFFENZELLER



▲ Elle parle aux oiseaux.



© Photos : Régis PFAFFENZELLER



▼ La rafflésie.



▼ Bivouac.

les bâches des marchés de nuit occupent mes fins d'après-midi, dans les villes de Sibolga, Panyabungan, Kota Nopan, Lubuk Sikaling, où je fais étape. La route serpente maintenant entre de vertes collines, densément peuplées, bordées de cocotiers, cacaoyers, bananiers, papayes... et de rizières en bord de rivière. Une pluie fine m'accompagne dans les dernières pentes menant à Bukittinggi, petite ville touristique fraîche située à 950 m.

Étape à Buttingi

Je me pose à la toute nouvelle Hello Guest house tenue par Ling et ses parents qui vont vite m'adopter et me chouchouter. Local pour le vélo, espace de convivialité, internet gratuit, boissons chaudes et gâteaux à volonté, chambres calmes en dehors des appels à la prière, je m'y sens bien, et sympathise avec les amis de Ling. Il y a tellement à voir dans et autour de la ville à quelques dizaines de kilomètres que je m'organise des escapades d'un, deux ou trois jours, visitant d'abord les immenses marchés, les musées, la reconstitution de l'ancien palais royal, les anciennes maisons des Minangkabau, le peuple musulman habitant la région depuis environ 1 000

ans avant Jésus-Christ, certaines vieilles de 400 ans construites sans clou. Je marche jusqu'au fond du sublime canyon de Sianok pour en ressortir de l'autre côté et accéder au village des orfèvres de Koto Gadang.

Je peux admirer la rafflésie, la plus grande fleur du monde, la seule en fleur dans la région actuellement (la floraison ne dure qu'une semaine) près du village de Palupuh. J'en profite pour goûter au café Luwak, dont les graines ont transité par l'intestin de la civette frugivore.

À une cinquantaine de kilomètres de Bukittinggi, près de la ville de Payakumbuh, une petite route en cul-de-sac jalonnée de belles rizières mène dans le canyon d'Harau, étroite vallée enserrée dans de hautes falaises. On peut y louer un bungalow dans un cadre champêtre, d'où on peut, le soir, deviner la silhouette des gibbons s'accrochant aux arbustes poussés dans les parois, et écouter le concert de croassements des grenouilles. Des pistes mènent de la route aux nombreuses cascades, aux pieds desquelles viennent patauger les enfants du coin.

Une autre escapade à vélo me fait plonger, en 44 virages en épingle et après quelques sèches montées, au-delà du canyon de Sianok, sur le lac de Maninjau, autre joyau naturel. Dans sa caldeira d'une centaine de km², il est alimenté en profondeur par des sources chaudes qui lui donnent la température d'une piscine. Et là encore, bungalow en-



▲ Départ aux champs sous le Kerinci.

© Photo : Régis PFAFFENZELLER



▼ En haut du Kerinci.

tre lac et rizières, balades à pied sur les pistes remontant sur les pentes de la caldeira jusqu'à des hameaux au milieu des rizières et des bassins d'élevage de poissons, où les alevins se déplacent en nuées épaisses. Une route fait le tour du lac par les villages de pêcheurs, les ateliers et boutiques des artisans, les étalements de cannelle qui sèche en bord de route.

De retour à Bukittinggi, le volcan Mérapî (« montagne de feu ») me fait des signes avec sa houppette de nuages de ses 2 891m. Encore actif, l'ascension en est parfois interdite (25 morts

en 2010), mais il est calme en ce moment. Je décide d'y grimper seul, m'étant renseigné auprès d'un couple de Français : « La montée ne pose pas de problème, mais on peut se perdre à la descente, le paysage étant uniforme, surtout s'il y a du brouillard ». Et il y aura du brouillard, et je me perds dans la descente, errant plus d'une heure de ravins en précipices ou me retrouvant au bord d'un des nombreux cratères. Une éclaircie me permet enfin d'apercevoir des tentes vues à la montée, ouf ! Ça me servira de leçon, et quelques jours après, je ferai l'ascension du volcan Kerinci (3 805 m, point culminant de Sumatra), en compagnie d'un guide.

« Et il y aura du brouillard, et je me perds dans la descente, errant plus d'une heure de ravins en précipices ou me retrouvant au bord d'un des nombreux cratères. »

Ascension du volcan Kerinci

Je rejoins le point de départ de l'ascension par un magnifique parcours à vélo de 3 jours, avec de longues étapes malgré le dénivelé important, par Padangpanjang, le long lac Singkarak, Alahanpanjang, ses plantations de thé sur des collines semblables à celles de Mirik vers Darjeeling en Inde, ses lacs Dibawah et Diatas, Muara Labuh noyée sous des pluies diluviennes qui ne m'arrêteront pas.

Au cours de l'ascension de deux jours, Eén le guide me fait découvrir la riche flore et la faune du parc Kerinci entourant le volcan. Du sommet, on distingue les villages de Kersik Tua, de Palompek, le lac Tujuh étonnamment posé sur une montagne à 2 000 m, les plantations de thé et les rizières, les nombreux maraîchages où chaque matin les équipages de paysans homme/femme/enfants, à moto ou en charrette, se rendent pour entretenir les champs à la terre volcanique fertile. De Sungai Penuh vers le lac Kerinci, je passe un dernier col et descends par une piste souvent défoncée, en bordure du territoire du tigre qui n'a pas été vu depuis des années, jusqu'au bord de la mer au sud de Padang.

Je n'ai pas rencontré un voyageur à vélo pendant 7 semaines, et le même jour je vais en rencontrer 7 en 3 vagues. La plu-



▼ Palais royal Minangkabau.

© PHOTO : Régis PFAFFENZELLER



© PHOTO : Régis PFAFFENZELLER

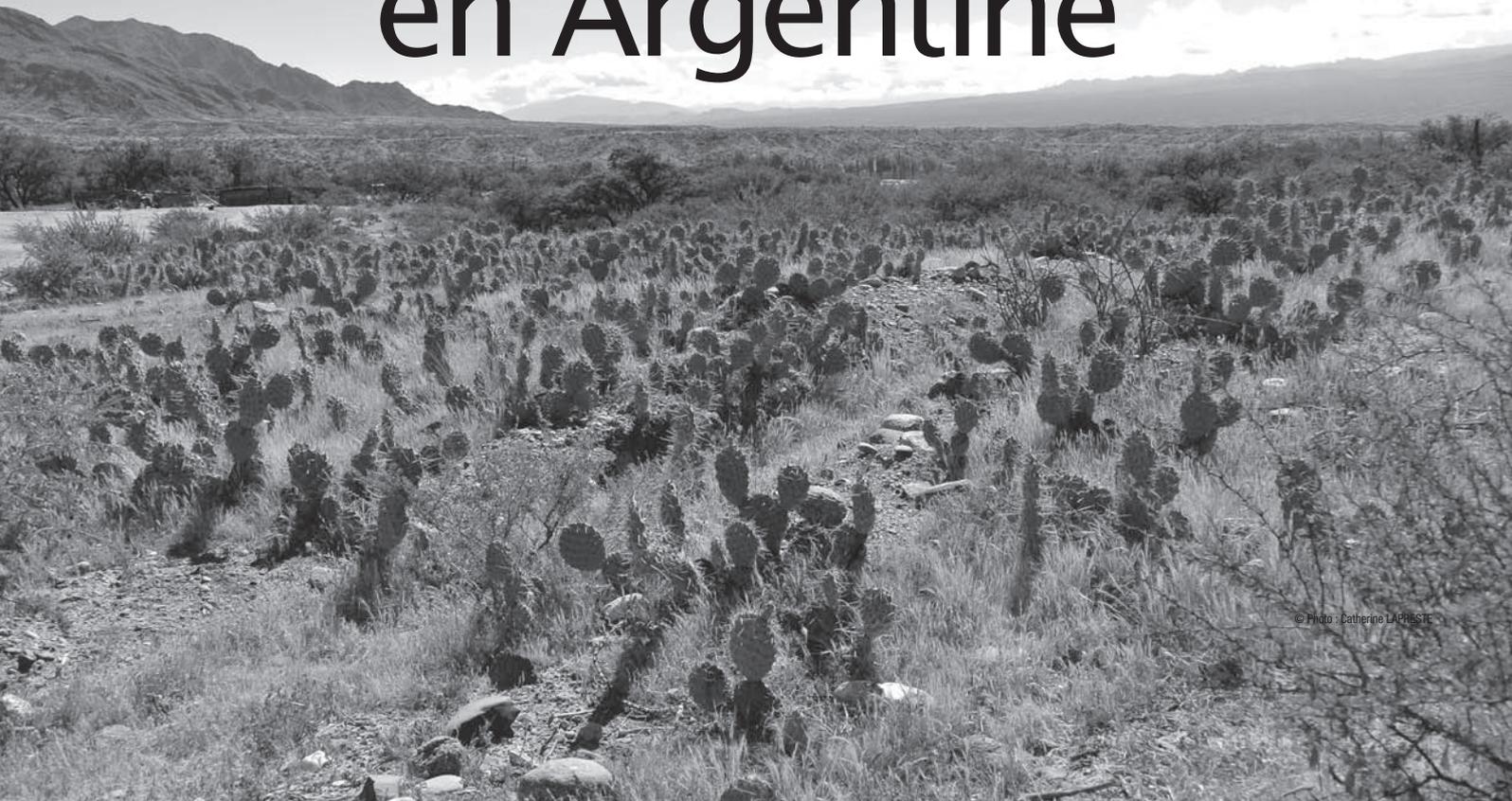
▲ « Des sous pour mes dents. »

part sont sur un tour du monde. Ce même jour aussi, je casse une pédale, puis tords ma fourche dans un énorme nid de poule caché par l'eau sous une pluie encore torrentielle. Ça ne m'empêche pas de parcourir les quelques 300 km jusqu'à Padang, prenant encore du bon temps à Painan, puis sur la plage de Bungus.

Je regrette de n'avoir pas un mois de plus pour aller traîner dans les îles sauvages de l'ouest de Padang, puis pour remonter plus au nord dans la province d'Aceh pour aller admirer l'île de Weh et ses récifs coralliens. Ce sera pour une autre fois...

Régis Pfaffenzeller
regis.pfaffenzeller@orange.fr

Les vallées Calchaquies en Argentine



© Photo : Catherine LAPRESSE

▲ Vers Molinos

© Photo : Martine et Jean LELAN

De fin janvier à fin avril 2013, nous avons circulé à vélo en Argentine et au Chili.

« - Vous êtes allés jusqu'à Ushuaia ? - Non. - Sur la Carretera Austral ? - Non. - Ah... »

Eh oui ! impossible d'évoquer ces pays devant un cyclo-voyageur sans déclencher ces questions, et pourtant l'Argentine c'est grand, le Chili c'est long.

Nous sommes partis de Mendoza pour Uspalata par les lacets de Villavicencio et avons passé le col du Cristo Redentor. Nous voilà au Chili, dans la région du Norte Chico. Par de petites routes ou des pistes nous allons vers le nord, et la mer à Los Vilos. Très vite nous reprenons l'itinéraire intérieur, passant par Ovalle, pour rejoindre de nouveau la mer

à La Serena. De là, en route vers l'Argentine : Vicuña et la vallée de l'Elqui, la piste vers le col de Agua Negra. S'enchaîne alors un parcours dans le Nord-Ouest argentin : Rodeo, Villa Union, La Rioja, Catamarca, Concepcion, Tafi del Valle, Cafayate, Salta, Jujuy et plus au nord, la quebrada de Humahuaca jusqu'à La Quiaca, ville à la frontière bolivienne. La route 40 nous mène à la lagune de Pozuelos, et en descendant la quebrada nous terminons à Salta.

Faut-il dire la chaleur et les cornets de glace de La Rioja ou les brouillards de Taffi del Valle et du col de l'Infernillo ? Les couleurs et formes de la montagne avant Agua Negra ou les milliers de flamants roses de la lagune de Pozuelos ?

Parlons des vallées Calchaquies

Mercredi 20 mars. Il y a deux jours que, venant du sud, nous sommes arrivés à Cafayate (1 690 m). La ville est paisible en ce presque début d'automne, peu de taxis,

pas mal de vélos. Elle semble vivre des vignes, qui occupent les terres des alentours, et du tourisme : très nombreux hébergements, restaurants, boutiques d'artisanat. Nous logeons dans la ville presque au centre, dans une hostel qui propose un espace de camping. Le lieu est agréable ; malgré un sol sableux et même poussiéreux, il est ombragé, bien à l'abri du vent, plutôt silencieux. Dans la treille le raisin est mûr et les grappes en libre service. En 2008 nous étions passés à Cafayate venant de Salta par la quebrada de las Conchas ; cette fois nous voulons rejoindre Salta par les vallées Calchaquies.

© Photo: Martine et Jean LELAN



▲ *Fin du monde.*

Judi 21 mars. Soleil et air frais, pas de vent ce matin. La route goudronnée file vers le nord à travers le vignoble, puis nous mène par un paysage aride couvert d'épineux bas jusqu'à San Carlos, un gros bourg. Petit arrêt pour apprécier l'habituelle place coupée par des allées médianes et diagonales, et ses grands arbres aux ombres généreuses. Ici de beaux bâtiments avec galeries et colonnades l'entourent.

Encore 6 km, et commence la piste de terre, le ripio, qui va se prolonger jusqu'à Cachi, à 135 km environ. Sur ce début, elle n'est vraiment pas bonne, cette piste. De nombreux passages sont sableux et les roues avant, avec le poids des sacoches, s'enfoncent de travers ; il faut descendre et pousser. Bien sûr avec du 26 pouces et non des roues de 700, des pneus de 42 et non du 35, nous pourrions peut-être rouler un peu plus longtemps... Interrogations vite oubliées, car un condor démonstratif,

vaste envergure, dos blanc, alterne pause et envol, quelques dizaines de mètres devant nous.

« Les enfants, une grosse vingtaine, arrivent un peu avant 8 heures, en blouse blanche. La journée commence par un lever de drapeau pendant qu'ils chantent l'hymne national. »

Une trentaine de kilomètres plus loin quelques maisons le long de la route, Santa Rosa (1 900 m), à peine un vil-

lage. L'après-midi s'avance et nous nous adressons à deux femmes qui marchent en bavardant. « Y a-t-il un commerce ? Et où pouvons-nous piquer notre tente pour la nuit ? » Le kiosque est en face, à peine signalé par une petite pancarte ; comme dans toutes ces petites boutiques on peut y acheter des boissons fraîches et un peu d'épicerie. « Et vous pouvez camper dans la cour de l'école, ici. - Mais à qui demander l'autorisation ? - À personne, je suis la directrice. » Nous profitons de l'aubaine. La tente est montée à l'abri du vent, nous utilisons les toilettes des enfants et même la cuisine nous est ouverte. Les deux institutrices nous offrent un thé ; nous discutons un long moment et découvrons comment fonctionne une école isolée de la province de Salta. ►►

▼ *Rio Molinos*



►►► **Vendredi 22 mars.** Nous avons démonté la tente. Les enfants, une grosse vingtaine, arrivent un peu avant 8 heures, en blouse blanche. La journée commence par un lever de drapeau pendant qu'ils chantent l'hymne national. Ils entrent en classe pour aussitôt la quitter et aller prendre un petit-déjeuner au réfectoire. Quelques échanges et photos, et nous poursuivons notre chemin.

La route 40 suit le rio Calchaquí sans le longer. La vallée parfois étroite, parfois épanouie, est régulièrement rejointe perpendiculairement par des vallons. Au croisement le sable s'accumule dans les creux. Heureusement la circulation est inexistante et la route est à nous, comme le paysage. Avant Antagasco, la Quebrada de las Flechas, aux roches érodées en pointes de flèches, offre de bons raidillons et des vues magnifiques. Nos regards incessamment vont du sol et du contrôle du vélo vers l'horizon aux couleurs et formes changeantes.

Nous déjeunons à Antagasco (1 960 m), sur la terrasse d'un petit restaurant, d'un ragoût de chevreau, et échangeons quelques mots avec un vieux monsieur, guitariste de musique folklorique, nostalgique des rencontres passées. La vallée s'élargit franchement ensuite, le rio serpente. Dans les méandres, sur les terres fertiles, se succèdent de grosses exploitations agricoles isolées. L'une produit oignons et poivrons, quelques kilomètres et c'est un élevage de chevaux. Nous arrivons à La Angostura où nous sommes accueillis par les cris incessants de veaux



▲ Avec des écolières.

© Photo : Martine et Jean LELAN

dans un enclos d'adobe. En contrebas de la route, un imposant bâtiment colonial, avec un long portique, et des petites maisons forment un hameau.

Nous demandons la permission de camper dans un coin de pré, mais notre interlocutrice ne veut pas prendre la décision elle-même, il faut attendre son mari. Nous faisons le plein d'eau.

Le mari tarde,

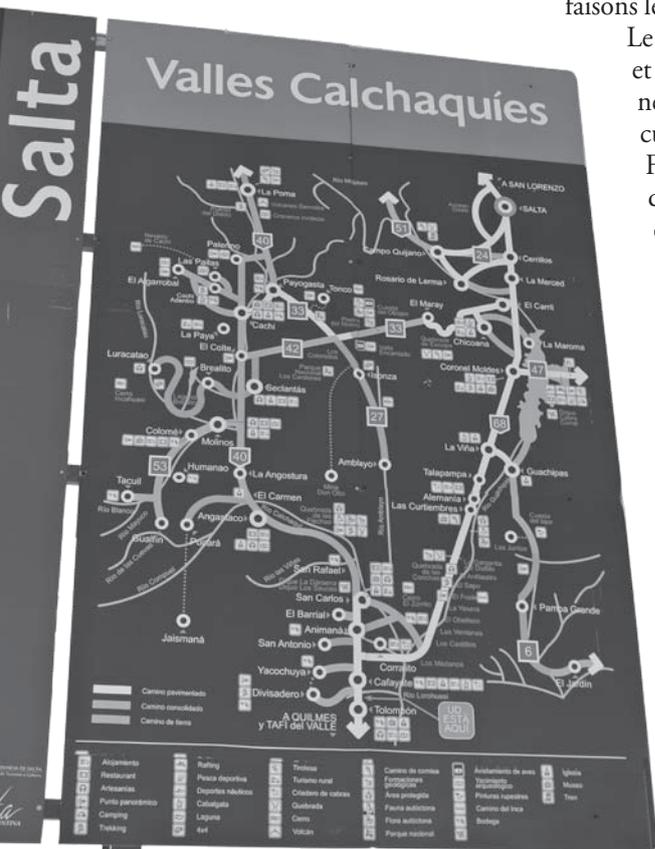
et même si on nous assure qu'il ne va pas pleuvoir, les nuages obscurcissent le ciel et le vent souffle. Finalement un autre homme nous donne l'autorisation. Pendant que nous montons la tente, trois cavaliers conduisent des centaines de bovins d'une pâture à une autre : meuglements assourdissants et vraie scène gauchesque. Des collectifs de ramassage scolaire, un ou deux véhicules passent à côté de la tente, pendant que nous mangeons, chacun nous salue de la main et personne ne semble surpris.

Samedi 23 mars. Le ciel s'est complètement dégagé dans la nuit : la saison des pluies semble bien finie.

Le terrain change et la piste, plus ferme, est plus roulante. Un peu avant midi à Molinos (2 060 m), joli village, nous visitons l'église et une maison coloniale restaurée devenue musée, et nous déjeunons dans la rue des saucisses et morceaux de viande grillés sur la braise. Vent dans le dos et piste toujours meilleure, nous montons un petit col (2 420 m)

au milieu d'un paysage semi-désertique, où les cactus, los cardones, semblent s'élancer sur les pentes vers les crêtes, créant une impression de mouvement qui accompagne notre ascension. Du col l'espace s'ouvre, l'horizon s'éloigne, et nous apercevons rapidement le village de Seclantas (2 340 m), au pied de la montagne, au bord de la rivière.

Il est tôt dans l'après-midi ; mais l'envie d'une douche après trois jours poussiéreux l'emporte et nous décidons d'y faire étape. Un camping municipal est annoncé. En fait, deux rangées à angle droit de cabañas bordent une cour de terre plus que battue où se dresse une demi-douzaine de barbecues. Quasi tous les campings argentins offrent ainsi la possibilité de faire du feu et des grillades, mais ce n'est pas toujours le meilleur



© Photo : Martine et Jean LELAN

endroit pour les tentes ! Nous louons donc une cabane, c'est-à-dire une chambre indépendante avec une salle de bain, confort bien apprécié. Une autre cabaña est occupée par deux employés qui font des travaux sur la route.

Dimanche 24 mars. Nous repassons le pont de Seclantas. Dans la rivière, peu d'eau, mais un large lit de gravier et sable, où des machines travaillent, sans doute pour contenir des crues à venir ? Des perroquets en bande crient. Nous croisons de nombreux piétons qui se dirigent vers l'église des feuillages à la main. C'est le dimanche des Rameaux. Le soleil chauffe, brûle même, la piste est toujours bien vallonnée, mais la surface est ferme. Tout au long de la rivière de nombreuses cultures, des bâtiments d'adobe. Puis la route devient moins sableuse mais plus caillouteuse, les toboggans sont au rendez-vous et la poussière vole allègrement. Nous arrivons vite à Cachi (2 280 m). Cette petite ville agréable vaut bien une pause. La place, les rues, les maisons basses, l'église, le musée archéologique, les boutiques d'artisanat occupent facilement la journée du cycliste, content de marcher un peu.

Ici aussi un camping municipal, avec des chambres. C'est un vaste terrain, une partie avec des emplacements, mais de terre, une autre libre bien ombragée, à l'herbe épaisse, où plusieurs tentes sont déjà installées. Nous ajoutons la nôtre. Le voyage offre toujours des nouveautés : nous nous apercevons rapidement que ce terrain est aussi un lieu de loisir et de passage. Des habitants ont ouvert une brèche dans le grillage de clôture et circulent ainsi d'un quartier à un autre. Dans l'après-midi deux groupes d'enfants, aidés par deux



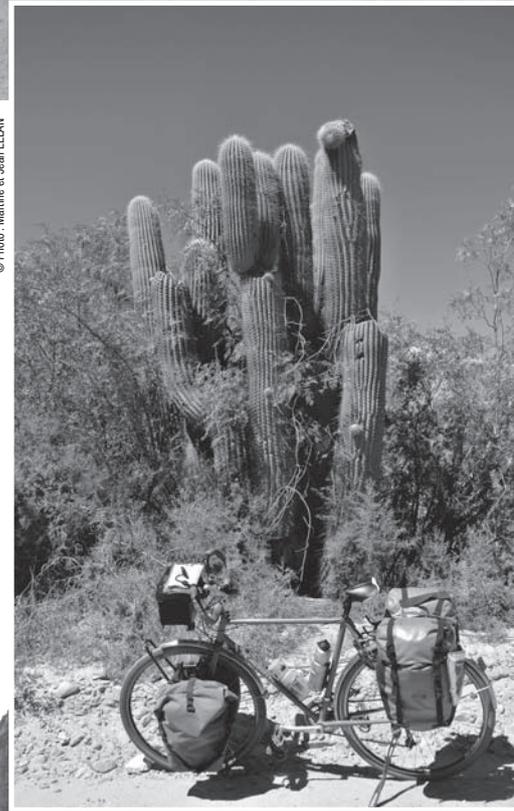
© Photo : Martine et Jean LELAN

▲ **Piste de terre, ou Ripio.**

chiens, jouent au foot parmi les tentes.

Bien sûr c'est dimanche, il fait très chaud et l'ombre est fraîche ici... Avec la nuit tout se calme, tandis que s'allument de gros réverbères orange surpuissants... Demain nous prendrons une chambre en ville...

Mardi 26 mars. Nous partons pour notre dernière étape dans ces vallées. Renseignements pris à l'office de tourisme et contrairement à ce qu'annonce notre guide, édition 2013 pourtant, la route est goudronnée de Cachi au col de Piedra del Molino (3 348 m). Ensuite la côte de l'Obispo qui descend en direction de Salta est une piste de terre. ►►



© Photo : Martine et Jean LELAN



© Photo : Martine et Jean LELAN



© Photo : Martine et Jean LELAN



▼ **Martine.**



© Photo : Martine et Jean LELAN

▲ **le vélo de Jean s'enfonçe.**

© Photo : Martine et Jean LELAN

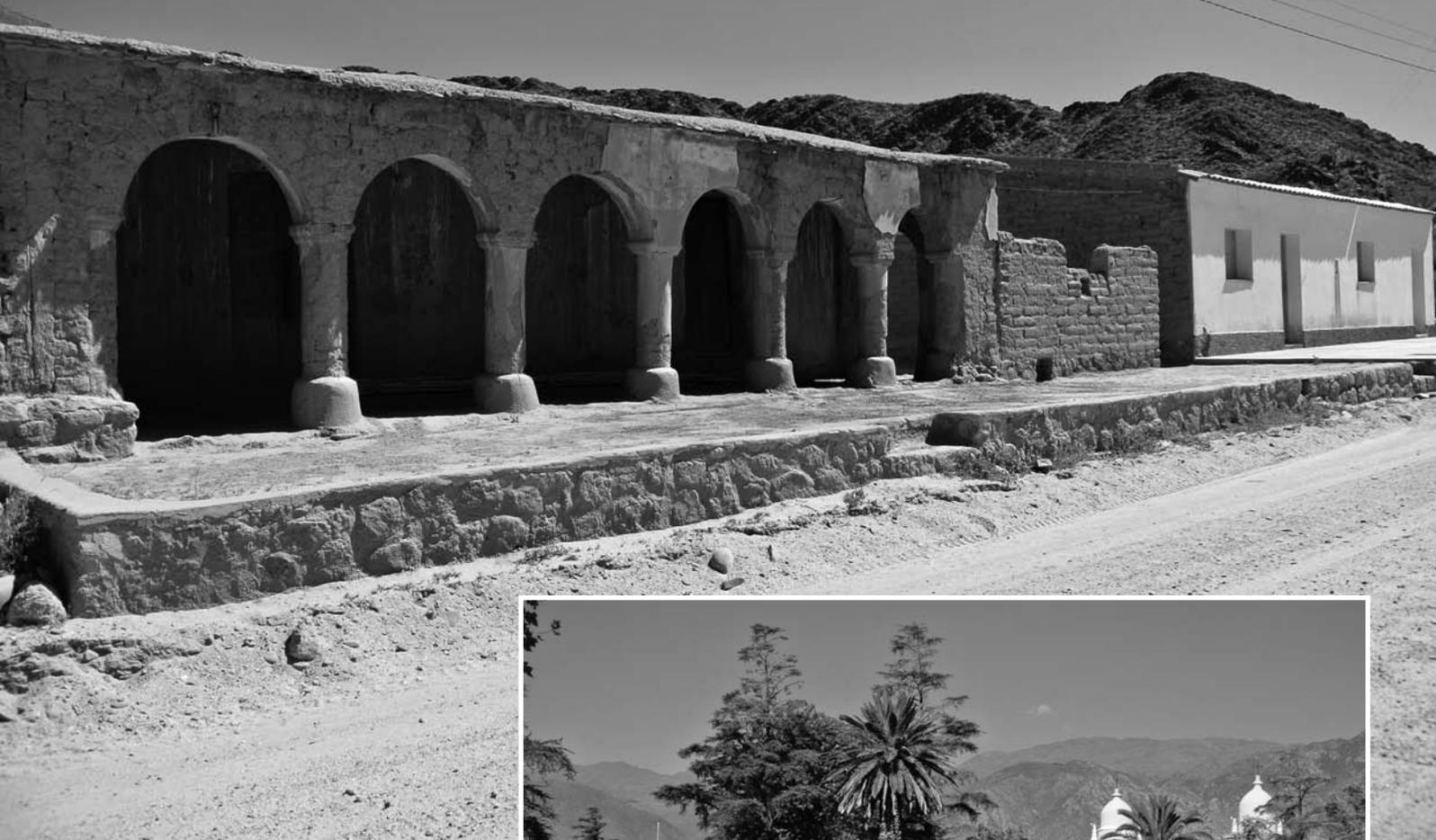
Nous passons Payogasta, dernier village où s'allient le beige ocre des murs d'adobe et le rouge horizontal des poivrons qui sèchent dans des enclos, protégés par des épineux, le tout sur fond de ciel bleu et de falaises lointaines. C'est ici que nous quittons la route 40, qui continue en piste vers le nord et le col de Abra Acay, à près de 4 900 m.

▼ **Maison des vallées Calchaquies.**



© Photo : Martine et Jean LELAN

La route s'élève progressivement dans un paysage aride, mais un espace qui semble sans limites. Après un défilé, c'est la « recta Tin Tin », ligne droite de plus de douze kilomètres dont le tracé pourrait remonter aux Incas, et qui traverse le parc de Los Cardones. Plusieurs points d'information sont offerts aux voyageurs, expliquant le mythe de l'origine de ces hauts cactus ou les conditions de leur développement. Mais nous passons vite, c'est que le vent s'est levé, bien de face, venant du nord est, bien froid. À partir de 3000 m d'altitude, nuages et brouillard viennent compliquer un peu plus notre avancée. Nous enfilons veste et pantalon imperméables, gants et bonnet, gilet rétro réfléchissant et allumons l'éclairage, car les quelques voitures n'ont pas de visibilité. Du paysage, plus rien. Et le temps passe : il va nous fal-



loir trouver un bivouac.

Après le col, retour du ripio. Des vues magnifiques promises par les guides et les offices de tourisme, nous aurons le mur de brouillard et la bouillasse de la route terreuse, qui demande beaucoup d'attention à la descente. Mais sans doute cet écran de brume nous a-t-il évité quelques perspectives vertigineuses... Vers 19 h, nous sommes 1 000 m plus bas, le vent tombe et le brouillard se dissipe, dévoilant les parois abruptes de la vallée. Nous voyons les premiers bâtiments depuis Payogasta, une église et une école, où nous demandons l'autorisation de bivouaquer. Le directeur accepte de suite, mais le personnel est très occupé en cette veille de week-end prolongé. Ici, tous les élèves viennent de loin et sont internes. Nous n'auront pas beaucoup d'échanges mais une information : depuis quatre jours ils n'ont vu que le brouillard.

Mercredi 27 mars. Devant sa petite maison d'adobe, nous bavardons un peu avec la cuisinière et concierge de l'école. 5 km plus loin vive le goudron ! Nous avons rejoint la pente modérée du fond



▲ *Place de Cafayate.*

© Photo : Martine et Jean LELAN

de la vallée. Après le dernier lacet, une auberge propose une étape aux bus avant de monter ou après avoir descendu la côte, passage délicat pour les chauffeurs. Tout le monde consomme café ou thé avec sandwich et nous nous installons. À l'entrée, un jeune vend des confitures, du miel, des pommes et des poires. Le café est celui de sa grand-mère, nous dit-il. Il vend le matin et l'après midi, il est étudiant à Salta (à 80 km).

Nous repartons sous la bruine et les bancs de brouillard, mais cette fois, sur un revêtement facile. Les roches sont rouges, parfois vertes. Tout comme nos vélos, le ruisseau est marron de boue. Nous avons bien quitté les zones arides : les arbres sont couverts de fougères et d'herbes et la végétation exubérante, mais toujours

les cactus.

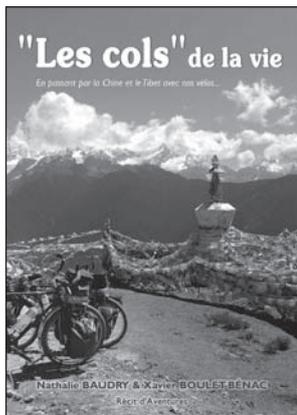
Nous pensions nous arrêter à Chicoana, mais on nous conseille d'aller à La Merced, au camping d'une association de retraités. La route est devenue très passagère, nos yeux ne quittent pas le rétroviseur et le camping est fermé ! 6 km plus loin, à Cerillos, nous piquons la tente au centre municipal des sports, au bord de la piscine (vide).

Ainsi se termine ce passage par les belles, discrètes, émouvantes vallées Calchaquies. Quant à la côte de l'Obispo, on en a vu une photo dans une exposition à Salta. Allez-y, le paysage est somptueux ! ●

Martine et Jean Lelan
lelan@laposte.net

« Les cols » de la vie**En passant par la Chine et le Tibet avec nos vélos...**

Nathalie Baudry, Xavier Boulet-Bénac



Plus de trois ans que Nathalie et Xavier sont partis de France à vélo, sans rien planifier ni calculer. Pour autant, jusqu'ici tout s'est bien passé. Mais là, aux portes de l'hiver, point trop couvert, ils sont au pied de l'autre muraille de Chine : l'Himalaya.

De la clandestinité à la lutte contre le froid, du sentiment d'amertume à celui de la joie, Nath et Xav zigzaguent sur le toit d'entre-deux mondes. Ils pédalent de la Chine au Tibet comme on passe du profane au sacré, du sacrément profané, sans

aucune demi-mesure, sans aucun juste milieu, côtoyant l'offense et l'harmonie, la couleur et le gris, la sagesse et la folie, le cœur et le fiel, l'âpreté et le miel, le « moi » profond et le « moi » de la déraison. Tout un monde... en soi, qu'ils découvrent grâce à ce chemin qui les amène sur « les cols » de la vie, l'autre chemin des écoliers... ●

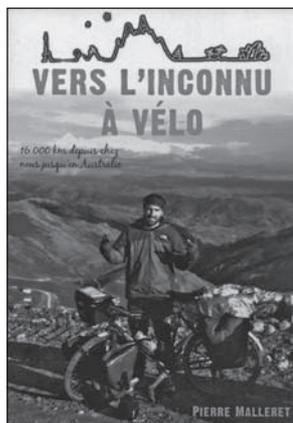
180 pages - Auto-édité: Nathalie Baudry & Xavier

Boulet-Bénac – 36, rue Père Colin – Apt N° 7 – 81 500 Lavaur. Tél. : 09.53.19.38.47/
06.35.94.79.59 - nathaxav@hotmail.com www.nathaxavelo.com

Prix : 19 €.

Vers l'inconnu à vélo**16 000 km depuis chez nous jusqu'en Australie**

Pierre Malleret



« Vers l'inconnu à vélo » est une épopée qui se déroule sur la route de la soie, jusqu'en Australie.

Tout au long de l'année 2012, « Pierrequiroule » l'a racontée sur son blog, tenant en haleine un public de plus en plus nombreux.

Il lui a fallu affronter des épreuves : le vent, les chiens, la boue, les orages, les cailloux, les chemins, les visas, la colère, les chutes... Mais il disposait d'atouts majeurs : un bon matériel, la bonne étoile de son compagnon Sylvain, la musique, internet, le « trucksurfing » sur la route et le «

couchsurfing » dans les villes...

Rencontres de plus en plus recherchées, où la guitare, l'harmonica et le rire complètent les mots et les gestes pour casser les barrières. Rencontres improbables en Albanie, en Iran, dans les montagnes du Pamir, en Chine, en Australie, et même en France au retour.

Hospitalité offerte, hospitalité sollicitée, hospitalité des internautes, et toujours cette joie mutuelle de la découverte de l'autre et, en fin de compte, de l'échange.

« Vers l'inconnu à vélo » est un récit spontané, écrit en temps réel.

Un livre généreux. ●

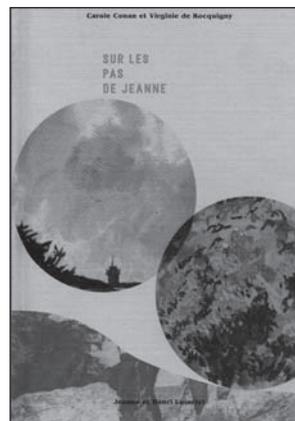
2013 - 256 pages – Auto-édité – www.pierrequiroule2012.wordpress.com

Prix : 18 € + 3 € de frais de port

Sur les pas de Jeanne**D'après le manuscrit original de Jeanne Loiselet et les photos d'Henri Loiselet.**

Textes : Virginie Rocquigny

Gouaches, croquis et linogravures : Carole Conan



Quand tout a commencé, nous n'avions entre les mains qu'un document photocopie tapé en minuscules caractères et intitulé « Souvenir des jours heureux », confié par ma belle-famille.

Nous avons découvert dans ce manuscrit les récits d'une jeune femme de 35 ans. Elle s'appelle Jeanne. Elle a pris la plume en 1908 pour raconter ses virées à bicyclette dans les alentours de Brest avec son mari, Henri. Dans ces pages, il y a la fraîcheur des petits matins et le goût des premières cerises, le

clapotis de la rade et l'odeur âcre du goémon. Dans ces pages, il y a aussi l'absence et la douleur, l'être aimé perdu à qui l'on redonne vie par l'écriture. Henri, son mari, est mort trop vite et trop tôt en septembre 1908, à 41 ans, juste après avoir arpenté avec sa femme les chemins de Bretagne. Jeanne choisit d'écrire quelques mois plus tard pour se remémorer ces derniers instants heureux avec celui qu'elle aimait depuis leur rencontre à Dijon, en 1896. ●

2013 - 93 pages – Atelier de Bento, 39 rue de la République – 29 200 Brest.

<http://www.surlespasdejeanne.wordpress.com>

Prix : 16,50 €.

Sous les ailes de l'hippocampe

François Suchel



On peut vouloir partir parce qu'on n'a jamais voyagé. Moi, j'ai décidé de voyager parce que je suis trop souvent parti.

En étant pilote de ligne, comment donner du sens à cette vie de passage, gommer les décalages, éprouver les distances, renouer avec le temps des rencontres et de la connaissance ?

C'est avec toutes ces questions au fond des sacoches que je m'envolais le 8 janvier 2010 vers Canton. J'avais la ferme intention d'en revenir à bicyclette en suivant la ligne aérienne

que j'avais empruntée pour m'y rendre. Je voulais retrouver l'espace, le sentir dans mes mollets, le peupler de chairs, d'odeurs et de bruits, de langages inintelligibles, de signes abstraits, de poésie. Je voulais savoir ce qu'il en coûte de parcourir dix mille kilomètres quand on n'a que de l'eau dans les bidons et pour seul moteur, la mécanique du corps. ●

2013 - 268 pages – <http://www.blurb.fr>

Prix : 18,95 € + 6,50 € de frais de port.

Hommage à Alfred Berruyer

Inventeur de la béquille et de la Vélo-Route.

L'inventeur du vélocipède, Ernest Michaux, avait proposé en 1861 de munir la roue avant des draisiennes d'un pédalier et d'utiliser la force de rotation pour les faire se mouvoir. Mais du fait de l'absence de démultiplication, cette roue devenait rapidement plus grande que la roue arrière et cela posait quelques problèmes lorsqu'on voulait s'arrêter. Alfred Berruyer inventa un dispositif, la jambe-étrière, dont il déposa le brevet vers 1868, qui permettait au « véloceman » de stabiliser son vélocipède à l'arrêt.

Les lignes qui suivent présentent son invention.

Le caducète c'est la jambe-étrière latérale mobile qui forme un trépied avec les deux autres jambes ou roues pour le repos.

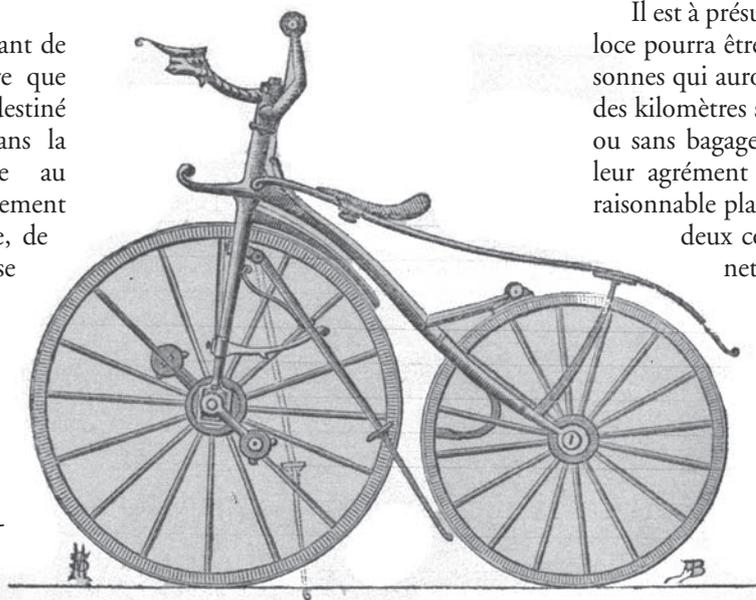
« Il est cependant nécessaire, avant de terminer cette description, de dire que le caducète ou jambe-étrière est destiné à tenir le véloce en équilibre dans la stature droite, pour permettre au véloceman de monter tranquillement le véloce, de s'arrêter sans secousse, de stationner, de descendre à son aise et d'abandonner sa monture sur la voie en la laissant droite au repos.

Ce sont là pour les vélocipèdes tout autant d'avantages incontestables, dont un seul suffirait pour faire rechercher les jambes-étrières.

Dorénavant le véloce portant bâton ou caducète ou jambe-étrière, ce qui est tout un,

pourra être reçu dans les lieux dont il a été banni, puisqu'il pourra défier tous les quadrupèdes et bipèdes en promenade, dans tous leurs mouvements de locomotion progressive.

Il est à présumer que maintenant le véloce pourra être monté par toutes les personnes qui auront à parcourir rapidement des kilomètres sur les grandes routes, avec ou sans bagages, ou à se promener pour leur agrément et leur santé. Un bagage raisonnable placé à la tête du véloce, dans deux courroies attachées aux manettes, lest le véloce et facilite l'équilibre en marche, sans le rompre au repos.



Extrait de : **CADUCÈTRES**
ou **JAMBES-ÉTRIÈRES**,
brevetés S.G.D.G. pour
vélocipèdes par **A. Berruyer**
(1868).

Usage de la jambe-étrière :

1° Pour monter sur le vélocé :

Mettre le pied gauche sur l'étrier, après avoir préparé la pédale droite pour le départ, c'est-à-dire en haut, abattre l'étrier à terre, serrer la mécanique et chevaucher franchement.

2° Pour partir :

S'assurer de l'équilibre en se tenant un peu sur le côté gauche, desserrer la mécanique, porter le pied droit sur la pédale droite préparée, et pousser vivement cette pédale en quittant instantanément l'étrier du pied gauche.

3° Pour marcher :

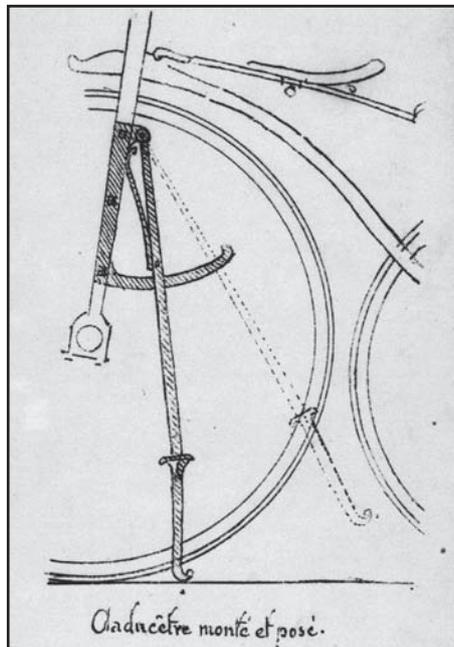
Ne pas s'inquiéter de la jambe-étrière qui s'est relevée seule, si ce n'est pour franchir des obstacles irréguliers et élevés, qu'il importe de laisser à droite.

4° Pour s'arrêter :

Marcher du pied droit, mettre le pied gauche sur l'étrier, abattre l'étrier à terre et serrer la mécanique, surtout quand la pédale droite est en haut pour pouvoir repartir sans descendre.

5° Pour stationner sur le vélocé :

Conserver le pied gauche sur l'étrier pour maintenir le bout à terre, et au besoin, sur des terrains irréguliers, maintenir le pied droit sur sa pédale, en inclinant



un peu le corps à gauche, sans desserrer la mécanique. On peut dans cette position avoir les mains libres et disposer à l'aise du haut du corps.

6° Pour repartir :

Comme pour le départ, si la pédale droite est en place, dans le cas contraire, descendre pour partir.

7° Pour descendre :

Dans la pose de la station, serrer fortement la mécanique et déjamber comme de cheval.



Alfred Berruyer (1819-1901)

Né à Roybon (Isère) le 15 mai 1819, fils de Jean-Joseph Berruyer, géomètre et juge de paix dans cette localité, et de Marianne Vincendon.

Alfred Berruyer, après avoir étudié au collège de Saint-Marcellin, est reçu à l'école des Beaux Arts à Paris :

« Dès le premier concours pour l'admission dans cette école, il fut remarqué par la précision de son dessin et surtout par la science toute particulière du tracé des ombres. Ses premiers lavis frappèrent les examinateurs. Aussi força-t-il les portes de l'école dont il devint un des plus brillants élèves » (Pierre Baffert – Annales Dauphinoises, 1902).

Le Dauphinois a la chance d'avoir pour professeur Visconti, le célèbre architecte à qui sera confié plus tard l'achèvement du Louvre et des Tuileries. Il fait également la connaissance de Viollet-le-Duc, qui se révélait comme le plus grand initiateur de l'art gothique et qui allait l'influencer. Alfred Berruyer entre ensuite chez l'architecte lyonnais M. Exbrayat. C'est là que sa grande notoriété allait commencer.

Il devient ensuite architecte diocésain dans le département de l'Isère et construit diverses églises dans le style gothique primitif ou roman : les églises de La Salette, de Saint-Bruno de Grenoble, de La Mure, de Roybon. Il procède à la restauration de la cathédrale de Grenoble et aux restaurations de châteaux de Murinais et de Villard-Bonnot.

Il était aussi écrivain ; c'est à ce titre qu'il fut reçu à l'Académie delphinale le 16 mai 1890. Il a publié entre autres :

- « Animalisme ou explication des phénomènes physiologiques des végétaux et des animaux par animalcules », 1886 ;

- « Manuel du véloceman », 1869.

Il mourut à Grenoble le 28 novembre 1901.

M. Berruyer précurseur de la vélo-route (véloce-voie)



PROJET DE VÉLOCE-VOIE DE M. BERRUYER.

Lorsqu'en 1883 M. Berruyer, s'avisa de proposer la construction, le long de toutes les routes départementales de France, d'un chemin vélocipédique, protégé par une haie et gardé par des cantonniers spéciaux, d'une véloce-voie, les pouvoirs établis se contentèrent de rire à son nez : la vélocipédie ne poussait pas encore dans le public et l'idée était tombée en terrain resté inculte. Mais qui prétendrait, à l'allure dont roule la vélocipédie depuis vingt mois, que dans vingt ans, la superbe conception de M. Berruyer n'occupera pas l'école des Ponts et Chaussées ? Qui affirmerait que le service des postes ou du transport des petits paquets ne se fera pas un jour par des cyclistes marchant quarante kilomètres à l'heure sur des voies unies comme des pistes ?

Extrait du livre de L. Baudry de Saunier
« Le cyclisme théorique et pratique ».

Le Vélo à Assistance Électrique : pourquoi faire ?

Contrairement à d'autres associations, CCI accepte de parler du VAE qui commence à être utilisé par des voyageurs : on en parle dans notre Manuel du Voyage à Vélo, et deux débats ont eu lieu au Festival du voyage à vélo. Voici quelques éléments pour vous guider dans la jungle des modèles et vous donner une idée de son fonctionnement.

Le vélo à assistance électrique (VAE) est d'abord un vélo, complété d'au moins un moteur alimenté par une batterie rechargeable. Ce moteur fournit une assistance au pédalage jusqu'à la vitesse de 25 km/h. Le cycliste peut aussi gravir des pentes d'une inclinaison de 12 %, sans effort.

En fournissant un complément d'énergie de l'ordre de 50 à 150 % de votre effort, l'assistance électrique vous permet de vous déplacer aisément sur des distances pouvant aller jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres. En moyenne, vous avez à disposition 250 W dans vos jambes + 250 W électrique, soit plus que la puissance qu'ont développé Armstrong ou Pantani dans leurs montées fulgurantes à l'Alpe d'Huez ou à Courchevel. On estime en effet que les produits dopants leur ont permis de développer une puissance de l'ordre de 450 W !

■ Le pour et le contre

• Et l'environnement ?

Du point de vue de l'environnement, le seul point critique ce sont les batteries. Fonctionnant généralement au lithium, celles-ci doivent impérativement être recyclées. Il est nécessaire de bien connaître les filières de recyclages et/ou de vérifier auprès de son vendeur de VAE la possibilité de récupérer les batteries usagées...

• Le vélo électrique est lourd ...

C'est vrai, un vélo à assistance électrique est forcément plus lourd que le vélo équivalent. Si un vélo urbain pèse dans les 13 à 17 kg, le vélo à assistance électrique pèsera entre 21 et 39 kg. Cependant il existe toutes sortes de modèles. Ceux à débrayage comme les vélos « Cybien », ou encore équipés du moteur pédalier « Sunstar » conforme à la norme européenne (250 W/25 km/h max) seront moins lourds et plus « vélos » une fois débrayés que toute autre marque. Les moteurs qui les équipent sont relativement légers par rapport à des vélos équipés de transmission à cardans.

• Ça reste cher pour un vélo !

La gamme de prix va de 700 € à 3 000 € ou plus. Il est déconseillé d'acheter des vélos électriques à moins de 1000 €. Les modèles vendus en-deçà de ce prix sont en général de faible qualité, ce qui implique des coûts accrus de maintenance.

■ Les batteries

Les batteries amovibles sont potentiellement remplaçables. Les batteries sont étanches. Et en cas de températures négatives (-3 à -10°C), il est préférable de stocker votre vélo dans un local fermé afin de protéger les batteries contre le froid.

L'autonomie dépend d'un grand nombre de paramètres, et notamment de la batterie. En fonction de la nature de vos trajets, il vous faudra donc déterminer le type de batterie le plus approprié : combien de volts, combien d'ampères, combien de cycles de charges. À noter que l'autonomie à moyen et long terme des batteries diffère selon leurs qualités. Une batterie premier prix sera beaucoup plus rapidement moins performante qu'une batterie Bosh ou Panasonic, quand bien même leurs performances annoncées sont équivalentes. La qualité des composants et de l'électronique est ici déterminante.

• Et comment je mesure l'énergie dépensée ou restante des batteries ?

La plupart des VAE possèdent des indicateurs de niveaux de batterie plus ou moins fiables. Pourtant il existe des outils simples pour calculer selon ses propres critères sa consommation d'énergie.

Pour une somme modique (une trentaine d'euros), il est possible de mesurer la consommation « réelle » à l'aide d'un wattmètre (http://cyclurba.fr/Velos_electriques/208/Mesure-wattmetre.html), inséré entre la batterie et le contrôleur du moteur électrique.

Ce lien vers un calculateur de trajet permet d'évaluer l'autonomie « théorique » d'un VAE, en fonction des paramètres du trajet, du type de VAE, de la performance

LE VÉLO DE CHRISTIANE :



▲ Vélo de Christiane
Dodos en Corse

© Photo : Christiane DODOS

- Marque Cybien (Chateaubourg 35220).
- Cadre aluminium et fourche carbone Columbus.
- Transmission Shimano Deore 3x9 V. Plateau avant 48/36/28, cassette arrière 14/32. Manettes SLR 440.
- Moteurs débrayables 250 W. Batterie Lithium-Polymère 16 A/25, 9 V/800 cycles. Commande électrique + relance sur cintre. Chargeur sur secteur 230 V.

Exemple : j'ai parcouru en 1 jour en Corse Propriano-Bonifacio, soit 84 km, avec 1 050 m de dénivelé et avec un vélo chargé (54 kg) sans soucis.

moyenne du cycliste, de la batterie, etc... (http://www.electricbikerange.info/Electric_bike_range.html). Une fois le formulaire en ligne et le trajet complétés, il suffit d'appuyer sur le bouton « Calculer les résultats », et vous obtenez directement une évaluation de votre consommation électrique en W/h.

■ Le moteur

Il y a deux types de moteurs et deux types d'assistance :

• Les moteurs logés dans la roue.

Les moteurs logés dans la roue avant ou dans la roue arrière fonctionnent avec des capteurs de mouvement. Il suffit donc de pédaler pour que l'assistance se déclenche à pleine puissance. On dit alors que c'est une assistance binaire (tout ou rien).

Les moteurs roue arrière sont généralement plus linéaires, par le fait qu'on est poussés. On est propulsé par l'assistance électrique.

De leur côté, les moteurs roue avant nous tractent, ce qui procure généralement une sensation accrue de puissance (ce n'est cependant qu'une question de sensation).

Finalement, chaque position a ses avantages et ses inconvénients : un moteur roue-avant vous permettra d'avoir un dérailleur Nexus. Un moteur roue arrière peut vous permettre d'avoir une dynamo moyeu.

• Les moteurs centraux.

Situés au niveau du pédalier (Bosch ou

Panasonic et autres), ils fonctionnent avec des capteurs de force (Bosch et Panasonic combinent un capteur de pression à la pédale et un capteur de cadence de pédalage ainsi que sur certains modèles un capteur de rotation de la roue arrière).

Ceux-ci permettent de délivrer une assistance proportionnelle à l'effort fourni. La sensation d'être sur un vélo est ainsi entière.

Les moteurs centraux sont par ailleurs extrêmement fiables, ne nécessitant que peu de maintenance. Ils confèrent une répartition optimale des masses.

Leur prix est un peu plus élevé.

■ Comment choisir son VAE ?

Aujourd'hui, l'offre de VAE devient relativement étoffée, avec plusieurs centaines de modèles sur le marché français. Si l'on peut apprécier cette grande possibilité de choix, on peut également s'y perdre.

La meilleure stratégie consiste à construire un petit cahier des charges. Voici quelques critères :

- **sexe** : les distinctions quant à la forme du cadre selon le sexe s'estompent. Néanmoins, différents profils d'utilisateurs perdurent. Mais ne restreignez pas votre choix aux seuls modèles qui correspondraient à votre genre ;

- **poids** : c'est un paramètre important dans le calcul de l'autonomie de la batterie. Il influe également sur le choix de la partie cycle ;

- **utilitaire ou loisir** : différentes gammes de vélos électriques correspondent ainsi à différents types d'utilisation ;

- **distances moyennes parcourues** : celles-ci contribueront à déterminer le type de batteries qu'il vous faut, notamment au niveau de l'ampérage ;

- **nature du relief** : si celui-ci est accidenté, il sera intéressant d'avoir davantage de puissance. Il faudra par ailleurs pondérer l'autonomie de la batterie ;

- **nature du terrain (rural, urbain, péri-urbain)** : plus le contexte est urbanisé, plus les arrêts sont fréquents, ce qui influe également sur l'autonomie de la batterie ;

- **technicité** : un vélo électrique est avant tout un vélo. Il s'agit donc de faire attention à la partie cycle : qualité du cadre, du dérailleur, du système de freinage, des roues, des pneus (il existe des pneus anti-crevaisson qui permettent de ne presque plus jamais crever...), des équipements et de l'éclairage notamment ;

- **SAV** : c'est un point déterminant. Les bons vendeurs ne sont pas toujours - loin de là - de bons réparateurs. Il faut également préférer des vélos dont on sait que le SAV sera assuré pendant plusieurs années au moins... ●

Patrice Bohmert

p.bohmert@gmail.com

Lire aussi le chapitre « Vélo à assistance électrique » du Manuel du voyage à vélo, avec descriptions et témoignages.

Une croisière à vélo entre Vienne et Nantes

En 2015 le congrès Vélo-City aura lieu à Nantes. L'AF3V a pris l'initiative d'anticiper cet événement en organisant la Croisière cycliste Vienne (Autriche) - Nantes, sous-titrée « Eloge de la mobilité ». 2 222 km, 44 étapes soit 45 jours, départ de Vienne le 30 mai et arrivée pour le feu d'artifice du 14 juillet ! La cinquantaine de participants est déjà quasiment recrutée, mais il y aura des randonnées affluentes de différentes villes de France (Versailles-Angers, Caen-Loire, Brest-Nantes...) et même dans les pays traversés par l'itinéraire... qui suivra essentiellement l'Eurovélo 6. Les hébergements simples (gymnases, dortoirs... et même campings) sont prévus, une participation plancher aussi. ●

Renseignements : info@af3v.org, www.af3v.org



Le Limousin à vélo du 3 au 13 juillet 2014

L'association Le Limousin à vélo, affiliée à l'AF3V et à la FFCT, a été créée en 2013 pour la création d'itinéraires de véloroutes et voies vertes et la promotion d'un tourisme itinérant à vélo.

Le Limousin est idéalement situé entre, au nord la Loire à vélo, à l'ouest la Véloroute des Pèlerins, au sud le Canal du midi, qui drainent annuellement quasiment 300 000 itinérants ! ... La Véloroute de la Corrèze, de Peyrelevade à Beaulieu sera ouverte cette année.

Cette randonnée de juillet 2014 sillonnera les 3 départements du Limousin avec des étapes de 40 à 60 km. Départ de Limoges pour Brive, via La Souterraine, le lac de Vassivière, etc. En partenariat avec GRDF et l'ADEME, avec le soutien de l'association 2 pieds 2 roues de Toulouse / Délégation régionale Midi Pyrénées de l'AF3V.

Infos : mons.francis2@orange.fr

RANDONNÉE ALTERNATIVE

L'ALERTOUR 2014 : 14 juillet – 17 août

La 7^e édition de l'Alertour aura le même but que les précédentes : partir à la rencontre des alternatives de société, avec pour thématique « Travailler, pour qui, pour quoi ? ». Ce parcours cycliste solidaire et militant traversera l'Auvergne, le Limousin et la région Poitou-Charentes.

Contact : alertour@gmail.com, www.alertour.net

AUTOUR DU MONDE

Isabelle et Bruno Frébourg continuent !

Partis à la rencontre du monde en 2006 pour des années, Isabelle et Bruno Frébourg continuent. Le compteur approche les 90 000 km. « Nous allons continuer l'aventure en 2014 au Vietnam, en Chine, à Hong-Kong, en Corée du sud puis en Amérique du Nord. Nous avons décidé de poursuivre notre vie à la découverte du monde, des peuples et des cultures, à vélo ». On peut devenir partenaire pour 10 € et recevoir des nouvelles chaque semaine dans sa boîte e-mail. ●

Infos : www.roueslibres.net, roueslibres@gmail.com

De Bordeaux vers l'Espagne, à partir du 14 juillet

Pour ceux qui ne connaissent pas, CyclotransEurope agit pour la réalisation de l'Eurovélo 3 et promeut les vacances à vélo, la connexion train+vélo, etc. Chaque été une grande randonnée de 2 semaines valorise une partie cette Eurovélo. Le parcours emprunte voies vertes, chemins de halage, routes tranquilles. Hébergement au choix en dur ou en camping. L'itinéraire traversera les Landes vers Bayonne, suivra la côte Atlantique en passant la frontière et se dirigera ensuite vers Pampelune pour retourner vers la France et gagner Dax, ville d'arrivée. Et qu'on se le dise : « Ces randonnées conviviales sont de nature associative. Elles réunissent des participants solidaires les uns des autres et non des consommateurs ».

On peut déjà vous le dire : en juillet 2015 ce sera Copenhague-Paris ! ●

Renseignements : contact@transeuropeenne.org
www.transeuropeenne.org

INTERNATIONAL

La Cilfacyclette, du 24 au 27 juillet

Vivez 4 jours à vélo en compagnie d'étudiants étrangers (jeunes adultes) qui découvrent notre culture et apprennent le français !

Le parcours (souvent plat et d'environ 45 km par jour, accessible à tous et en grande partie sur des pistes cyclables) longe les lacs alpins au pied des montagnes, traverse la campagne et les vignobles savoyards et permet de découvrir Annecy, des cités médiévales, des châteaux, la ville olympique d'Albertville, Chambéry et son université ou encore la ville thermale d'Aix-les-Bains.

Pour ceux qui aiment les cols, de nombreuses variantes sont possibles, je saurai satisfaire les mollets les plus aguerris.

Les CCListes qui le souhaitent sont bien sûr libres de loger dans les mêmes campings que le groupe du CILFA. ●

Contact : Frédéric Michelland Tél : 09 50 28 59 56
fredmichelland@gmail.com - <http://www.cilfa.fr>

PROJET SOLIDAIRE

4 personnes, 3 tricycles + un vélo couché, 1 an : direction la Mongolie

Marion et Maxime, Lucile et Julien vont traverser l'Europe de l'est en direction de la Mongolie. Le retour se fera par l'Asie centrale, le Kazakhstan et les pays méditerranéens. Il y aura un peu de train (Moscou-Oulan Bator), du bateau au retour de l'Albanie à Brindisi... Budget quotidien : 8 € par personne. « Pour les novices que nous sommes en cyclisme, un tel voyage sur un vélo droit serait un calvaire au niveau musculaire et articulaire. »

On peut participer à ce grand voyage au profit d'Action contre la Faim en parrainant des kilomètres : 1 km = 0,40 € ! Vous pouvez parrainer un nombre de kilomètres rond (25 km = 10 €, 100 km = 40 €, 500 km = 200 €, 5 000 km = 2 000 €...), ou parrainer l'un des 15 pays parcourus. ●

Départ de Lille le 6 avril.

Infos : <http://www.tera-2.com/>
<https://www.facebook.com/TerraCarre>, lucileduval@gmail.com

Week-ends, semaines, quinzaines CCI...

À vos agendas !

Toutes les informations et les détails des sorties CCI sur le site, à l'adresse suivante : <http://www.cci.asso.fr/sorties/>

PÂQUES

Pâques en Normandie

Comme d'habitude, Catherine et Benoît Michel vous invitent dans sa région près de Caen pour un week-end en cyclo-camping. Rendez-vous à la gare de Caen samedi 19 avril à 11 h. Le samedi, direction Asnelles sur la côte pour aller déguster les sablés d'Asnelles. Le dimanche soir arrêt à Bayeux et le lundi retour vers Caen en milieu d'après-midi. ●

Contact : Benoît Michel
benavelo@laposte.net / 06 77 45 97 76

PENTECÔTE

Pentecôte en Pays d'Auge

Catherine et Benoît Michel vous invitent à le retrouver à la gare de Lisieux samedi 7 juin vers 11 h pour une balade, en cyclo-camping bien sûr, en direction de la côte et retour, parmi les prairies du Pays d'Auge sans oublier tous les breuvages normands... Retour à Lisieux en milieu d'après-midi. ●

Contact : Benoît Michel
benavelo@laposte.net

WEEK-ENDS

Du 1^{er} au 4 mai : balade en Morbihan

Rendez-vous à la gare SNCF de Vannes le jeudi 1^{er} mai à 11 h, fin du périple dimanche 4 mai après-midi à 15h à la gare SNCF d'Auray (Auray-Vannes à vélo 20 km).

Balade à vélo par les petites routes et quelques chemins sur le Golfe du Morbihan, puis le long de la baie de Quiberon (Locmariaquer, La Trinité-sur-Mer, Carnac ...).

Les enfants sont bien entendu les bienvenus. Possibilité de rejoindre le groupe en cours (gare de Vannes ou d'Auray). ●

Contact : nicole.langevin@orange.fr
Tél : 06 08 57 91 42

1^{er} mai : randonnée d'île en île en Charente Maritime

Dominique Chailloleau vous propose une balade de 4 jours en cyclo-camping à partir de Rochefort, dans ce pays où tout est plat, où il y a de nombreuses pistes cyclables et petites routes. Le mercredi on prendra son temps sur l'île Madame qui n'est qu'à 20 km, le jeudi passage au sud de l'île d'Oléron, le vendredi traversée de l'île puis retour le samedi à Rochefort. 235 km cool ! « Je serai content de partager cette randonnée avec vous ». Dominique connaît bien les petits campings, les heures de marée... tout ! Rendez-vous à Rochefort mercredi 30 avril à 9 h Place Colbert (Centre-ville). ●

Contact : d.chailloleau@wanadoo.fr

LES FICHES CYCLO-PAYS CONSULTABLES EN LIGNE.

Vous les attendiez avec impatience, un an après la parution du Manuel du Voyage à Vélo, voici les premières fiches Cyclo-Pays consultables en ligne.

Ce projet vise à faire partager l'expérience des adhérents afin que chacun puisse en profiter. Le Manuel du voyage à vélo a été une illustration de cette démarche. La phase suivante que nous avons annoncée est la rédaction des fiches Cyclo-Pays.

Ces fiches sont volontairement orientées cyclo-voyageurs, les renseignements d'ordre général et touristique se trouvant facilement par ailleurs.

• Pour consulter une fiche :

➤ connectez-vous sur l'espace adhérents (<http://adherents.cci.asso.fr>);

➤ puis dans la colonne de gauche, cliquer sur Fiches Cyclo-Pays ;

➤ la liste des pays déjà référencés s'affiche, vous pouvez télécharger la fiche qui vous intéresse en format pdf.

➤ la fiche est également accessible sur Consulter les pays parcourus. La fiche vient alors en complément de la liste des adhérents ayant parcouru un pays.

• Comment contribuer à la poursuite du projet Cyclo-pays ?

Nous recherchons des contributeurs bénévoles, alors n'hésitez plus...

➤ Vous souhaitez compléter une fiche, corriger une information, rédiger une nouvelle fiche, proposer un itinéraire ?

➤ Ou vous avez des compétences informatiques, vous maîtrisez Word 2010, vous aimez chercher de l'information, vous aimez les contacts, vous avez du temps pour relire, corriger, illustrer, dessiner des cartes.

➤ Ou vous vous intéressez à un continent (Amérique du nord, Amérique du sud, Asie, Afrique,...) et vous voulez coordonner la création et la mise à jour des fiches.

Un grand merci à tous les contributeurs qui ont déjà rédigé des fiches ou fourni des illustrations.

Jean-François Gire et Anne Guégan
Coordination du projet Cyclo-pays

Contact : jfgire@free.fr, anne.guegan@neuf.fr
ou écrivez à cyclo-pays@cci.asso.fr

Le principe des sorties CCI

Qu'elles durent un week-end, une semaine ou une quinzaine de jours, les sorties CCI sont des randonnées à vélo proposées par Cyclo-Camping International.

Sont considérées comme sorties CCI celles qui sont annoncées dans la revue de l'association ou sur son site.

Rien n'est organisé, seules les étapes du soir sont précisées. Vous pouvez arriver en cours de sortie, le jour que vous voulez et repartir à votre guise. Entre chaque étape, l'itinéraire est libre : vous pouvez rouler 50 ou 150 km, selon votre forme et votre humeur (visite de sites, gastronomie, sieste, etc.).

Chaque cyclo-voyageur doit être autonome : à chacun de rejoindre le groupe par ses propres moyens, de décider de son itinéraire entre chaque point de rendez-vous et de disposer de son équipement (vélo, pièces de réparation, matériel de camping, cartes, etc.).

Attention : toute voiture suiveuse est interdite ! L'adhésion à l'association est demandée. Chacun doit être couvert à titre individuel par une assurance responsabilité civile. Cyclo Camping International demande, à tous, de respecter le code de la route et décline toute responsabilité en cas d'accident.



Du 10 au 18 juin : Verdon et Haut Var

Martine et Didier Robin vous proposent une randonnée sportive « Entre Verdon et Haut-Var » à la découverte du superbe site des gorges du Verdon et des petits villages du Haut-Var en compagnie, sans doute, de quelques amis italiens de l'association « Ciclovaggiatore ».

Pour plus d'infos vous pouvez contacter :

Martine et Didier ROBIN robin78@orange.fr, tél : 04.94.92.35.05. ou 06.84.36.04.15.

Date	ÉTAPE Départ - arrivée	Km étape	Camping
mardi 10 juin	Castellane - Comps	48	camping municipal du Pontet 04 94 76 91 40
mercredi 11 juin	Comps - Salles sur Verdon	45	camping municipal Les Ruisses 04 98 10 28 15
jeudi 12 juin	Salles sur Verdon - Moustiers	48	camping Saint Jean 04 92 74 66 85
vendredi 13 juin	Moustiers - La Palud	41	camping municipal Le Grand Canyon 04 92 77 38 13
samedi 14 juin	repos - option la route des crêtes	/	camping municipal Le Grand Canyon 04 92 77 38 13
dimanche 15 juin	La Palud - Castellane	50	camping des lavandes 04 92 83 68 78
lundi 16 juin	Castellane - Saint Auban	36	camping La Pinatelle 04 93 60 40 46
mardi 17 juin	Saint Auban - Puget Theiniers	52	camping municipal La Condamine 04 93 06 10 53
mercredi 18 juin	Puget Theiniers - Castellane	50	camping des lavandes 04 92 83 68 78

Quinzaine franco-hollandaise à partir du 17 août

L'association de cyclo-voyageurs De Wereldfietser (www.wereldfietser.nl), avec qui nous avons tissé des liens, propose de passer 4 jours avec CCI à partir d'Amsterdam, autour de l'IJsselmeer, dans le sens des aiguilles d'une montre. Les étapes feront 60 km environ. Nous serions entre 10 et 20 au total. Grâce à nos amis nous irons dans un réseau de campings nature (<http://www.natuurkampeertreinen.nl/en/>).

Un itinéraire pour prolonger est en préparation, avec un retour à Amsterdam le 30 août. En hors d'œuvre un départ en vélo depuis Dunkerque une semaine avant, en longeant la côte, aura lieu en fonction des personnes intéressées.

Pour rejoindre Amsterdam en train, on peut passer par Maubeuge et reprendre un train belge vers Bruxelles. Le train international Bruxelles Midi/Anvers/La Haye prend les vélos. À La Haye, prendre un train pour l'aéroport Schiphol au sud d'Amsterdam.

Le rendez-vous a lieu au camping au sud d'Amsterdam, non loin de l'aéroport « Amsterdamse Bos » (<http://www.campingamsterdamsebos.nl/en/>) samedi 16 août dans la soirée.

Itinéraire résumé :

- 17 août : Amsterdam (Camping Amsterdamse Bos) - Oostwoud (Natural campsite Veerhof)
- 18 août : Oostwoud Via Enkhuizen puis bateau pour Stavoren - Kraggenburg (Campsite De Siente)
- 19 août : Kraggenburg - Zeewolde (Natural Campsite De Altena)
- 20 août : Zeewolde - Amsterdam.

Pour plus d'informations :

- Jean-Baptiste Raison, jbraison@free.fr : 07.86.09.49.16. qui prépare l'itinéraire ;
Sylvie Dargnies, sylvie.dargnies@orange.fr - 06.70.30.35.59.

- Pour le Dunkerque-Amsterdam : Jean-Nöel Phal, jeannoelphal@free.fr - 06.16.16.64.64.

Du 10 au 25 Septembre en Espagne

Cette quinzaine part de France (Pau) et y revient (Bayonne). Après avoir passé le col du Somport, le but est d'aller dans le désert de Bardenas en y restant 2 jours, de continuer la boucle en passant par Pamplune, et de revenir en France par le col de Roncevaux. Cette quinzaine demande une bonne condition physique. Rendez-vous en gare de Pau le 10 septembre à 10 h.

Contact : Annick Potier - annickpotier@yahoo.fr, 06 78 94 36 36

Le Festival, un long fleuve tranquille...



Surprise, quand un des animateurs demande à l'assemblée qui vient pour la première fois, plus d'un tiers des présents lève la main ! Et dire que l'on croyait tout connaître sur les voyageurs à vélo, Cyclo-Camping International amène encore des nouveaux !

Depuis le stand des adhésions on entend les commentaires sur les projections. L'on me disait que c'était un grand moment de bonheur et de partage ; d'ailleurs un de mes amis venu pour la première fois me disait qu'il avait été séduit par ce sentiment de partage et de liberté qui se dégageait. De plus, on sait bien qu'on vient retrouver les amis au Festival, moment incontournable à CCI.

Vous le savez bien, cette rencontre annuelle ne peut être réussie sans le concours des nombreux bénévoles que vous côtoyez pendant ces deux journées. Qu'ils soient encore remerciés, vous les retrouverez l'an prochain à Vincennes où nous fêterons notre trentième festival du voyage à vélo. ●

Jean-Noël Phal



Festival du voyage à vélo : 29^e édition, bientôt la 30^e !

La 29^e édition du Festival du voyage à vélo a fait le plein de visiteurs et de passion. C'est bien le signe que le voyage (ou les vacances) à vélo est une pratique en pleine expansion en France.

Grâce à notre questionnaire et autres sources nous savons qu'environ 30% sont venus pour la première fois. C'est bien un festival national, on vient de partout pour y participer : les 2/3 viennent de toutes les régions (y compris les plus éloignées) hors de l'Île-de-France !

Apparemment tout le monde a apprécié l'ambiance et comme d'habitude on se plaint qu'il y a trop de choses à faire et à voir ! Le programme audiovisuel reste le cœur du festival et s'applique à garder une bonne diversité dans les montages ; les échanges qui suivent les projections ont une grande importance pour les organisateurs comme pour le public. Les débats, les points-rencontre et tous les stands permettent à tous de faire de belles rencontres et aussi de faire le plein d'infos, de conseils, de trucs, de bonnes idées pour partir à leur tour en France ou au bout du monde. Le rêve à portée de guidon, en somme. ●

Témoignages

Du côté des organisateurs, des bénévoles et des réalisateurs.

● Les débats

« Même le festival clos, les chaises rangées, les tables pliées, le festival court après l'animateur ! Des messages de précisions techniques arrivent sur sa boîte mail : précisions certainement utiles vu l'urgence de leur transmission ! » P. B.

● Points rencontre

« Les pays qui ont fait le plein et au-delà sont les «Stan», Nord USA et Canada, l'Europe du Nord.

Une salle pleine pour la France, avec des repères sur les Voies Vertes données par l'AF3V.

Globalement, il y avait de la demande pour toutes les propositions à l'ordre du jour. » G.P.

● Projections

« C'est grâce à vous projectionnistes que le Festival a eu lieu et encore merci pour les montages réalisés correspondant à nos critères « fraîcheur, diversité, originalité, qualité », et qui ont visiblement plu au public. »

« Merci pour votre présence sur la scène pour les questions+réponses. Nous savons que c'est un moment très apprécié des spectateurs et donc nous y tenons autant que la projection ! » B.C.

« J'ai beaucoup apprécié ce dernier festival, grâce aux voyageurs-projectionnistes qui nous ont soumis de belles et fortes réalisations, à l'organisation inhabituellement « non-bordélique » pour une association, et plus modestement au rôle d'apprenti-présentateur qui m'a été proposé. L'ambiance de la salle, la taille et la qualité de l'image m'ont fait aimer des projections qui ne m'attiraient pas lors des présélections. » N.M.

« Le gros «+» de ce festival c'est l'échange qui suit la projection. » A. P.

● Dans la salle...

« Que serait le Festival sans ses ouvreurs/placiers ? Nous devons gérer la foule des festivaliers... »

« Est-ce que vous savez si ma femme/mon mari est rentré ? ».

« J'ai rendez-vous à la sortie du module avec une femme que je ne connais pas, dont je ne sais pas le nom, est-ce que vous ne l'auriez pas vue ? ». Quelques objets récupérés :

3 coton tiges (non utilisés) ; un bouton de pantalon ; un sac à dos contenant (oh horreur !) un MVV ; comment oublier derrière soi un MVV ? » M.G.



Du côté du public

« J'ai pu entendre dans les couloirs que des bonnes choses : très belle programmation audiovisuelle, superbe affiche, très bonne ambiance, superbe équipe de bénévoles qui donne des informations en continu... » S.G.

« C'était notre première visite et nous avons été conquis par l'enthousiasme des organisateurs des participants et par les rencontres qu'offre une telle ambiance. Merci. » C.S.

« J'étais ravi de participer aux côtés des membres de CCI et de faire toutes ces rencontres ! Super ! »

« J'étais ravi de rencontrer Mr Heinz Stücker en chair et en os. J'ai bien noté les « trucs » pour le transport du vélo, et bien d'autres choses... Félicitations à vous tous qui avez tout mis en place. » N.D.

« C'est un super festival, ça roule, même si c'est un peu intense à notre goût. » G.F.

« La maturité du festival est telle que nous ne trouvons pas à redire globalement sur son fonctionnement qui nous convient bien. » B.F.

« Une bonne ambiance, un public curieux et enjoué, une équipe de bénévoles accueillante... » M.B.

« Il y a trop de choses à faire dans votre festival, c'est génial. »

