

Editorial

Cop 21, PAMA et indemnisation kilométrique

Présidente de la COP 21, la France doit prendre la mesure de la solution vélo.

Dans le contexte actuel de multiples crises et amorces de transitions (énergétique, environnementale, mais aussi économique et sociale), développer le vélo aurait bien des atouts :

- sobre en énergie et n'émettant aucune particule, le vélo combattrait efficacement l'épidémie de sédentarité ;
- accessible et simple, il réduirait les inégalités face à la mobilité quotidienne ;
- convivial et ouvert, il favoriserait l'attractivité de nos territoires ;
- économe en matières premières, il permettrait de réduire les importations (notamment de produits pétroliers) et de créer des emplois locaux ;
- bon marché, il démultiplierait l'efficacité des transports en commun en périphérie et contribuerait à les désengorger en ville dense.

Partageant cette analyse, le gouvernement a lancé, en mars 2014, le "PAMA", Plan d'Actions en faveur des Mobilités Actives. Les très bonnes idées n'y manquent pas : le plan annonce une trentaine de mesures pertinentes à adopter, dont certaines uniques au monde. Mais être en avance sur certaines idées n'est pas toujours répercuté dans les actes. Par ailleurs, les orientations des ordonnances issues de la Loi de Transition Énergétique, adoptée le 13 août, ont franchi un pas important en créant une "indemnité kilométrique vélo" (IKV) pour les salariés se rendant au travail, mettant

ainsi fin à une discrimination du vélo vis-à-vis des autres modes de transport. Cette mesure pourrait contribuer à doubler le nombre de cyclistes si son montant était fixé à un niveau suffisamment incitatif, comme l'a montré l'expérimentation menée par l'ADEME.

Coup de théâtre !

Si le site du ministère continue de parler de 35 € par mois, un amendement adopté le 1er décembre en limite le montant exonéré d'impôt sur le revenu à 200 € par an et précise son caractère facultatif, resté ambigu jusque-là.

Ainsi, le cycliste qui dépasse les 800 kilomètres dans l'année, soit à peine 2 km aller et 2 km retour sur 10 mois, verra une partie de son indemnité imposée.

De plus, l'exonération de charges sociales pour l'employeur se limite également aux 200 premiers Euros. En conséquence, au-delà de 800 km par an, le coût kilométrique pour l'employeur passe de 25 centimes à environ 38 centimes. Le dispositif devient donc à la fois plus cher pour l'entreprise, moins attractif pour elle, moins intéressant pour le salarié... et facultatif.

L'Etat, qui compte pourtant sur la "responsabilité sociale et environnementale des entreprises", ne pourra même pas donner le bon exemple puisqu'un employeur public ne peut verser d'indemnité facultative.

Nous sommes très mécontents de ce revirement en pleine COP21.

La France a de bonnes idées, mais elle ne se donne pas réellement les



moyens de les mettre en place.

Heureusement, la loi n'a toujours pas été votée de manière définitive.

Nous comptons sur les sénateurs pour déposer un amendement et soutenir le rétablissement de la mesure dans sa forme pertinente.

Nous sommes convaincus que la France ne manque pas d'atouts pour développer le vélo : longue histoire de cette industrie, innovation sociale avec le réseau des ateliers de recyclage et d'autoréparation, richesse du monde associatif, récentes innovations en terme de code de la route, institutions nationales très compétentes : CEREMA et CIDUV (Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo), potentiel de l'IKV et des plans de mobilité, développement de l'apprentissage du vélo via les vélos-école, potentiels quotidien, touristique, loisir et sportif exceptionnels, gisement considérable d'emplois locaux, qualité de nos constructeurs nationaux et compétence de nos réparateurs.

Il est l'heure de prendre le vélo au sérieux, la France mérite des solutions simples et efficaces : le retour sur investissement est incroyable, mais encore faut-il réellement investir pour en bénéficier.

Le Pecq

Quais de Seine cyclables et réhabilités

Travaux terminés !

Au cours de l'année 2015, les quais de Seine rive gauche ont fait l'objet de travaux importants.

Travaux techniques, élargissement, embellissement, rénovation du revêtement aboutissent à une voie de qualité de 1,8 km, entre les communes du Mesnil-le-Roi (Parc des Corbières) et de Port-Marly (les Pyramides).

Les piétons et cyclistes peuvent dorénavant profiter de ce petit coin de paix au bord de l'eau, à l'abri du tumulte de la ville.

Le revêtement n'est pas homogène ; asphalté et stabilisé alternent, mais hormis la courte traversée du parking, le parcours est agréable.

La balle est maintenant dans le camp des communes de Port-Marly et du Mesnil-le-Roi pour assurer une continuité vers Maisons-Laffitte au nord et vers Louveciennes au sud.

Nous ne pouvons que les encourager à s'engager dans cette voie cyclable et piétonne...



Vue d'ensemble



Promenade de Hennef



Accès au chemin de halage



Traversée du parking



Le chemin de halage sous le pont routier

Carrières-sur-Seine

Le chemin de halage aménagé en voie de circulations douces



Voie de circulation douce en bord de Seine, le chemin de halage s'étend du bout du quai Charles-de-Gaulle jusqu'aux limites de Bezons.

Interrompue pour des questions foncières, les travaux d'aménagement en stabilisé d'une portion de cette voie, comprise entre les viaducs de l'A14 et celui du RER, ont enfin pu être achevés en juin et en juillet, sous maîtrise d'ouvrage du SMSO (Syndicat Mixte d'aménagement, de gestion et d'entretien des berges de la Seine et de l'Oise). Cette voie est désormais continue sur le territoire communal.

Projets en cours

Fil rouge :

Raccordement de Chatou à Carrières.

Nous travaillons en collaboration avec les élus de Chatou et de CABS avant et après le 1^{er} Janvier 2016 afin que Chatou soit totalement raccordé par une voie partagée piétons-cyclistes.

Ce projet actuellement à l'étude avec un budget adopté, devrait aboutir en 2017. Il permettra d'obtenir à terme pour notre première boucle de Seine une voie cyclable de près de vingt-cinq kilomètres protégés, pour tous publics.

Ce projet est la finalité pour notre CABS telle qu'elle était avant le 1^{er} Janvier 2016, d'un travail de près de vingt années, d'une participation active auprès des élus de nos communes pour que ces dernières puissent être accessibles



en mode protégé d'un bout à l'autre de notre boucle de Seine.

Il constitue ainsi un fil rouge aux nombreux autres aménagements et voies créés tant sur Carrières que sur les autres communes de la boucle et en prolongement de cette dernière.

Passerelle de liaison Carrières (78)-Bezons (95)-Nanterre (92)

Afin de permettre à de nombreux usagers cyclistes et même piétons de se rendre sur leurs lieux de travail de manière écologique et économique et de surcroît en préservant leur capital santé, une passerelle adjointe à la future voie SNCF Eole est à l'étude et en cours de recherche de financement.

Thierry Clauzel



Quai du 8 mai 1945



Entrée du parc des Corbières



Houilles

Un nouveau double-sens cyclable rue de Buzenval



Le lien suivant permet d'accéder à un document faisant une description complète de ce dispositif : <http://picardie.ffct.org/secure/lebonsensdesdouble-sens.pdf>

La rue de Buzenval longe le centre du commandant Millé et permet à de nombreux lycéens de joindre le centre de Houilles au lycée des Pierres-Vives, de façon directe, tout en évitant le trafic automobile.

Avant la création de ce double-sens, seul le sens Houilles-Carières était praticable à vélo.

Maintenant, il est possible de faire l'aller et le retour par le même itinéraire, ce qui est spécialement apprécié par les cyclistes lycéens.

A ce double-sens cyclable, s'ajoute un aménagement (bandes cyclables) rue du président Kennedy, qui complète le maillage existant.

Il est donc possible de se rendre de la rue de la Marne au lycée des Pierres-Vives, via la piscine, le gymnase Franco Brondani et l'école Victor Schœlcher.

Entre la rue de la Marne et le lycée des Pierres-Vives, 1,8 km sont aménagés dont 700 m sur la commune de Carières.

Cet aménagement participe à améliorer la qualité et donc la sécurité de circulation des cyclistes locaux.

Le plan ci-dessous précise l'itinéraire.

LC

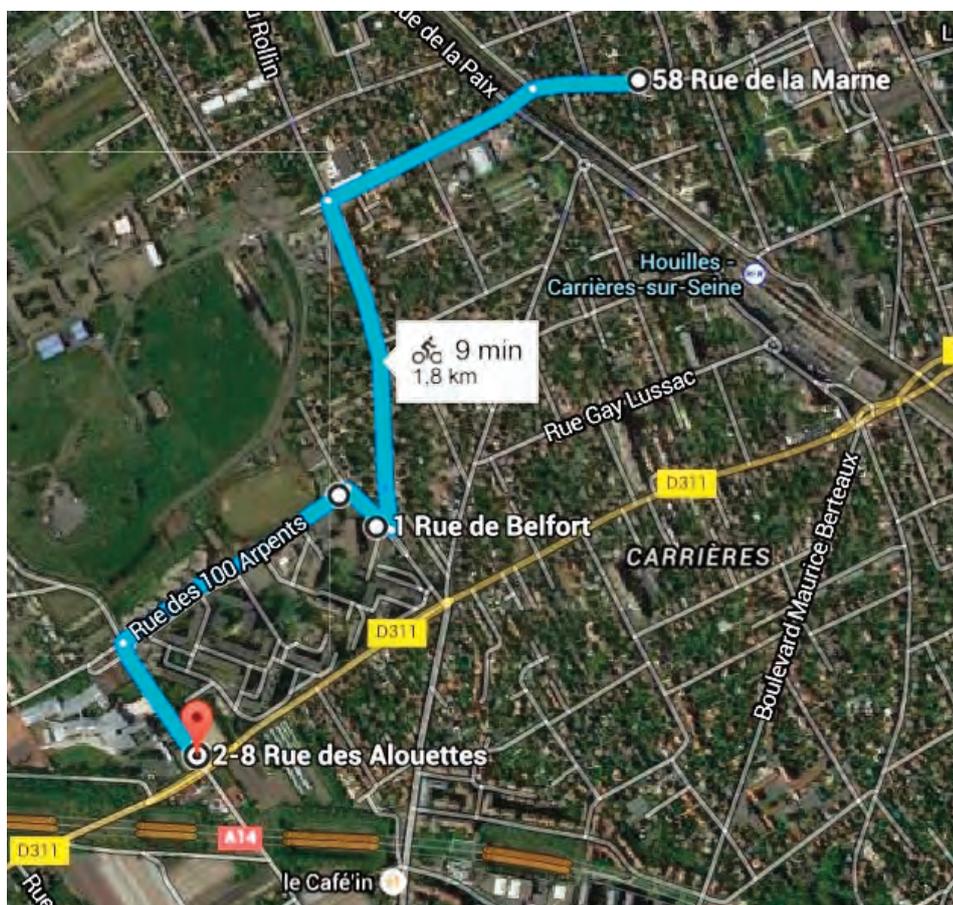
Les temps changent, les appellations également. Ce que l'on dénommait « contre-sens cyclable » s'appelle maintenant « double-sens cyclable », ce qui est d'ailleurs plus approprié, compte tenu de la configuration de l'aménagement.

Petit rappel

Un double-sens cyclable (DSC) est un sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation dans les deux sens pour les cyclistes. Les cyclistes doivent pouvoir y circuler dans les deux sens, sur la chaussée ou sur une piste cyclable.

Par une mise en œuvre simple, le double-sens cyclable présente l'avantage de raccourcir les distances à parcourir pour les vélos, de permettre un véritable maillage du réseau cyclable, de participer à une diminution générale des vitesses, le tout en assurant une visibilité réciproque des protagonistes, source de sécurité.

De plus en plus utilisé et plébiscité, cet aménagement s'impose en milieu urbain. Il est très sécuritaire du fait de la visibilité réciproque entre le cycliste et l'automobiliste, qui sont en vis-à-vis.



Saint Germain-en-Laye

Une nouvelle « ville 30 » !



Une « ville 30 » où il fera bon se déplacer à bicyclette

Dans la commune de Saint Germain-en-Laye, un comité vélo a pris place au sein de la mairie.

Il est dirigé par Madame Peugnier, adjointe au maire et Madame Boehm,

sent bénéficier de leur expérience de cyclistes pour améliorer les aménagements vélos de Saint-Germain-en-Laye.

Plusieurs projets qui s'appuient sur le décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 réalisé par le CEREMA (Plan d'action pour les mobilités actives) sont en cours d'étude actuellement dans la ville saint-germanoise :

- La commune souhaite rendre plus faciles les dé-

placements des cyclistes en améliorant leurs itinéraires, notamment dans le centre-ville. C'est pour cela que quelques réunions préparatoires ont eu lieu sur le terrain dans le but de déterminer une liste restreinte des voies (en sens unique pour les voitures) où l'on interdirait le double-sens cyclable pour les vélos. Ce projet nécessite de prendre en compte le trafic journalier, la largeur des voies, les dangers liés au passage des bus, aux stationnements qui empêchent la visibilité...

- Saint Germain-en-Laye tente aussi d'améliorer la circulation vélo en permettant aux cyclistes de tourner à droite ou d'aller tout droit quand le feu est rouge pour les cyclistes afin de fluidifier et rendre moins dangereuse leur circulation. Cela nécessite aussi une étude sur le terrain pour voir quels sont les carrefours qui se prêtent le mieux à cette autorisation.

- Nous avons aussi apprécié l'annonce du passage, à l'été 2016, de la ville à 30km/h et nous attendons avec impatience sa réalisation ...

- Enfin, les stationnements vélo devraient être développés aux endroits les plus démunis et là où les cycliste saint-germanoises ont tendance à se garer sans trouver d'aménagement. Pour tout cela, la commune devrait communiquer sur ces aménagements dans le journal municipal au cours des prochains mois afin d'informer et avertir les automobilistes des changements dans leur ville.

CT



Une « zone de rencontre » dans les Yvelines !

Une exception, quand on connaît la frilosité des élus...

fonctionnaire territoriale. Il a lieu tous les deux à trois mois afin de discuter et de proposer des modifications en ce qui concerne les circulations douces et en particulier le vélo dans la ville. La mairie tient en effet à ce que les membres du comité, par ailleurs usagers du vélo, puissent donner leur avis et fas-

...pour installer un simple « double-sens cyclable »



Accidents de vélo

Conduite à tenir et conseils à suivre

Amis cyclistes, nous sommes de plus en plus nombreux à sillonner les routes et pistes de France et de Navarre. Nous roulons en respectant le code de la route et faisons preuve d'une grande prudence dans tous nos déplacements. Mais nous sommes aussi très vulnérables et jamais à l'abri d'un accident par collision qui peut aller d'une simple chute entraînant un léger traumatisme à des blessures beaucoup plus graves. Je me

refuse à envisager le pire.

Si cela vous arrive, et sous réserve que votre état le permette, voici quelques actions à entreprendre et quelques conseils à suivre.



S'il s'agit en l'occurrence d'un accident grave avec perte de connaissance, ce sont les instances en charge de votre personne qui feront le relais. Tout du moins, on l'espère...

Sachez d'abord que la loi Badinter du 5 juillet 1985 vous ouvre droit à indemnisation en cas d'accident de la circulation contre un véhicule terrestre à moteur - sauf en cas de faute inexcusable, ce qui ne sera pas évident à prouver de la part du motorisé.

S'il s'agit d'une collision avec un autre cycliste, un piéton ou des animaux, des chiens par exemple, ce sont les règles de la responsabilité civile qui s'appliquent.

Sauf à traverser le désert d'Atacama, en cas d'accident, il y aura toujours quelqu'un pour composer le 18 afin d'alerter les pompiers.

Si possible, du sang-froid

Si vous êtes allongé mais conscient, ne tenez pas compte des injonctions des personnes présentes autour de vous. Certaines vont vous demander de vous relever alors que d'autres vous conseilleront de rester étendu. Vous êtes lucide,

placé dans un périmètre sécurisé, alors n'écoutez que votre bon sens.

En premier lieu, éclaircissez votre esprit puis, le choc étant un peu atténué, essayez de vous rendre compte si vous avez une ou plusieurs fractures des membres en tentant de vous relever lentement, au besoin en vous faisant aider. Pour cela, il faut que l'on vous prenne par les aisselles et non par les bras. Dès que vous êtes debout, inquiétez-vous de vos lunettes si vous en portez. Essayez d'identifier votre adversaire, homme ou femme, s'il n'a pas pris la fuite (dans le cas contraire il faudra porter plainte), ainsi que la marque et le modèle du véhicule qui vous a percuté si c'est le cas. Notez ou faites noter les coordonnées du conducteur et l'immatriculation du véhicule. Regardez si une âme charitable a mis votre vélo de côté. Voyez également si parmi les badauds vous avez un témoin. C'est très important, surtout si vous relevez de la responsabilité civile et non de la loi Badinter (voir ci-dessus). Il est vrai que tout cela c'est de la théorie, surtout si vous avez été « sonné ». Mais, pour la suite, ce seront des éléments qui vous aideront grandement.

Pendant ce temps, les pompiers seront arrivés sur place et auront tôt fait de procéder aux premiers soins. Ils sont à la hauteur de leur réputation dans ce domaine. Demandez-leur d'appeler la police ou la gendarmerie s'ils ne l'ont pas fait. Insistez lourdement s'ils refusent en arguant du fait que « Votre cas ne le mérite pas » « Votre adversaire ne s'est pas enfui » « La maréchaussée va se contenter de vérifier si vous êtes sous

l'emprise de l'alcool ou de la drogue ». Il faut maintenir votre position, au besoin en refusant de rester dans leur voiture... si toutefois votre état le permet. Ne pensez pas que j'exagère, car j'ai vécu ce cas en Vendée en août 2015 alors que je souffrais de fractures des côtes. Sous la pression, j'ai fini par céder. Ultérieurement la gendarmerie m'a confirmé qu'à partir du moment où il y avait un blessé, son intervention s'imposait.

Avant de quitter les lieux, inquiétez-vous de savoir qui va se charger de garder votre vélo : voisins du lieu, pompiers, etc.

Vous allez donc vous retrouver aux urgences de l'hôpital le plus proche, seul, si vous n'avez pas pu prévenir famille ou amis. Le médecin urgentiste va faire traiter vos blessures et vous faire passer une radio. C'est toujours très long. Selon la gravité de votre cas, on vous gardera ou on vous libérera le jour même. Si vous regagnez votre domicile en taxi, n'oubliez pas de demander une facture au chauffeur. Ultérieurement, l'hôpital établira un état descriptif de vos blessures ainsi que copie des radios et conclusions y relatives. À vous de les récupérer.

Votre assurance

Dès que possible, prévenez votre assureur « multirisques habitation, responsabilité civile, défense et recours » ainsi que la sécurité sociale et votre mutuelle. Il arrive fréquemment que la compagnie d'assurances fasse sous-traiter la partie « défense et recours ». Cela n'est pas gênant dès lors que vous avez un interlocuteur et toujours le même. Mais, dans ce cas, il vous sera certainement demandé de vous engager à ne pas avoir recours parallèlement à un avocat ou un autre organisme. Je vous rappelle par ailleurs que l'établissement d'un constat amiable, bien connu des automobilistes, n'est absolument pas une obligation. Par l'intermédiaire de votre agent général, votre courtier ou directement, vous devez envoyer à votre Compagnie d'assurances un compte-rendu de l'accident



aussi complet que possible avec croquis. Vous y joindrez le rapport de police et les documents médicaux. N'oubliez pas de les photocopier auparavant. Il arrive que des commissariats se contentent d'une simple main courante. Vous pouvez en demander copie et si l'on vous rétorque que celle-ci ne peut être transmise qu'à votre assureur, insistez, au besoin en écrivant directement au commissaire. En général, cela finit par « payer ».

Au cas où il n'y aurait pas eu intervention de la police, il vous faudra écrire au Service Départemental d'Incendie et de Secours du département dans lequel a eu lieu l'accident. Ce dernier vous fournira une attestation d'intervention qui précisera la date, l'heure et les circonstances de l'accident. Délai : un mois environ. Par ailleurs, il y aura lieu de vérifier ou de faire vérifier que votre adversaire a bien prévenu sa compagnie et d'en connaître les coordonnées. À transmettre à votre propre compagnie.

Et après...



Sur un plan médical, vous continuerez d'être suivi par les services de l'hôpital qui vous a accueilli, en particulier le service de chirurgie orthopédique et

traumatologie qui, au vu des radios et de l'évolution de votre état, pourra délivrer un certificat médical reprenant les blessures constatées et leur consolidation éventuelle. N'acceptez jamais que figure le terme « guérison » à la place de « consolidation ». C'est très important pour votre indemnisation future. Si l'hôpital est trop éloigné de votre domicile, ayez recours à votre généraliste qui se chargera de prescrire les actes nécessaires relevant des spécialistes.

Naturellement, vous serez examiné par un médecin agréé auprès des compagnies d'assurances. Présentez-vous avec toute votre documentation, surtout les radios. Ce spécialiste établira un rapport d'expertise médicale reprenant les

circonstances de l'accident, les soins donnés, les documents médicaux présentés, l'état antérieur de la victime, son état au jour de son examen puis une description de l'examen auquel il a procédé. Enfin, dans ses conclusions, il précisera un certain nombre de points dont les souffrances endurées, le préjudice esthétique, le besoin d'aide et, le cas échéant, le pourcentage d'invalidité physique permanente (IPP). C'est là que se mesure tout l'intérêt de fournir un maximum de documents facilitant le travail de cet expert.

Votre compagnie d'assurances ou l'organisme délégué va alors établir une réclamation détaillée et chiffrée qui sera soumise à votre approbation avant d'être transmise à la partie adverse. Celle-ci fera inmanquablement une contre-proposition que vous aurez à accepter ou refuser. L'acceptation accélérera le règlement alors que le refus entraînera des allers et retours, contre-expertises, etc. Dans ce domaine, c'est vous, victime du préjudice, qui aurez à prendre une décision, au besoin en vous faisant conseiller.

En dehors d'un avocat, il existe un certain nombre d'associations de défense qui peuvent œuvrer pour faire valoir vos droits. Là encore, c'est à vous de juger de l'opportunité d'un tel recours. Il faut d'abord le faire en relation avec la gravité de l'accident en sachant que ce genre d'intervention est rarement gratuit. Aussi est-il possible que l'amélioration éventuelle de votre indemnité soit consommée par ledit coût.

En conclusion, et d'une manière générale, soyez d'abord votre propre défenseur en allant jusqu'au bout des choses. La ténacité est rarement sans effets. Cependant, faites tout votre possible pour éviter d'entrer dans un tel tourbillon en redoublant de prudence lorsque vous circulez.

J-C M



Appel à la population cycliste

Depuis maintenant 20 ans d'existence, Réseau Vélo 78 milite en faveur de la bicyclette, en tant que moyen de transport au quotidien, en menant de nombreuses actions locales, départementales et régionales.

L'essentiel de notre activité est orienté sur des dossiers d'aménagements cyclables, mais nous organisons et co-organisons aussi des promenades à vélo conviviales qui permettent de découvrir notre environnement proche. Pour conserver notre indépendance d'action et d'expression vis-à-vis des collectivités, nous avons fait le choix de fonctionner sans aucune subvention.

Le Conseil d'Administration, composé de membres bénévoles, se rassemble tous les deux mois environ pour faire le bilan des activités passées et prévoir les actions futures.

Forte de ses plus de 200 membres, notre association est connue et reconnue par nombre de personnes individuelles, de collectivités locales, le Conseil Général des Yvelines et la Région Ile-de-France. Cette reconnaissance est le fruit d'un travail de qualité, de motivation et de disponibilité de beaucoup d'entre nous.

Mais la tâche est importante et nous avons besoin de davantage de personnes pour faire fonctionner sereinement l'association : apporter des idées, assurer le lien de Réseau Vélo 78 avec les communes, organiser des sorties...

Pour continuer à faire avancer nos idées et nos projets, les personnes motivées qui peuvent donner un peu de leur temps, selon leurs possibilités, seront les bienvenues pour que vive encore Réseau Vélo 78.

Si vous êtes intéressé, n'hésitez pas à nous contacter :
reseau.velo.78@club-internet.fr

Lionel Carrara
Président

Flottes de vélos en entreprise

L'incitation fiscale menacée par Bercy

Des députés du Club des parlementaires pour le vélo ont déposé un amendement au projet de loi de Finances (PLF) 2016 pour tenter de sauver l'incitation fiscale destinée aux entreprises qui mettent à la disposition de leurs salariés une flotte de vélos. Votée en juillet dernier dans la loi de transition énergétique à l'initiative de ces parlementaires, cette mesure pourrait être supprimée dans le projet de loi de Finances 2016.

L'incitation fiscale destinée aux entreprises qui mettent à la disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs trajets domicile-travail pourrait ainsi ne jamais être déployée. Le Club des parlementaires pour le vélo à l'origine de cette disposition, a déposé un amendement de suppression de l'article 47 du PLF 2016 qui prévoit l'abrogation de cette incitation fiscale, à savoir une réduction de l'impôt sur les sociétés à hauteur de 25% du prix d'achat de la flotte de vélos. *"Bercy revient par la fenêtre pour tenter de déshabiller les petites avancées obtenues"*, a déploré Denis Baupin, député EELV.

Un exécutif contradictoire

Le club des Parlementaires pour le vélo, qui rassemble plus d'une centaine de députés et de sénateurs de toutes sensibilités politiques, a tenu une conférence de presse à l'Assemblée en présence de Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables qui soutient la mesure. Ce dernier a

noté que le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies avait salué les avancées pour la pratique du vélo lors du bilan de Plan d'action pour les mobilités actives (Pama), et le Premier ministre avait fait de même lors des Rencontres nationales du transport public au mois d'octobre.

Il paraît donc incompréhensible que Bercy cherche aujourd'hui à supprimer une mesure destinée à participer au développement de la pratique de ce mode de déplacement au même titre que l'indemnité kilométrique vélo votée dans le même texte de loi. La seule explication possible, serait un coût pour le budget trop élevé... Un manque à gagner que les parlementaires évaluent à quelques dizaines de millions d'euros par an.

Une mesure efficace pour la qualité de l'air

Ainsi, le gouvernement a inscrit l'abrogation de cette disposition dans la partie "suppression de disposition fiscales inefficaces" du PLF 2016 alors que cette mesure n'a pas encore pu produire ses effets. Mais les parlementaires soulignent que cette aide existe déjà avec succès dans plusieurs pays européens dont la Grande-Bretagne depuis plus de dix ans. L'incitation fiscale, concernerait, selon eux, 33 700 entreprises et 82 000 vélos mis à la disposition de leurs salariés, et aurait ainsi permis d'économiser 112 000 tonnes de CO2. Pour le député PS Alexis Ba-

chelay, il s'agit de *"prendre en compte le vélo comme un mode de déplacement à part entière (...)* Les institutions doivent accompagner ce changement et non le freiner".

Des acteurs économiques mobilisés

Outre les effets bénéfiques sur l'environnement et la santé, les parlementaires mettent également en avant un argument économique. L'incitation fiscale serait, selon eux, un coup de pouce au développement de la filière – production, distribution, réparation de vélos et d'équipements... – et de l'emploi. Ainsi, ils avaient invité plusieurs acteurs de ce secteur à témoigner de l'importance de ce type de mesure pour leur activité. *"Ce n'est pas tant l'incitation fiscale qui est importante que l'effet d'annonce, car cela positionne le vélo comme un mode de déplacement au même titre que les autres"*, a expliqué Charles Poretz, président de Cyclez. Les entreprises spécialisées dans la mise en place de flottes de vélos en entreprise se disent ainsi prêtes à démarrer très vite.

L'amendement déposé par des députés du Club des parlementaires pour le vélo a été discuté en séance le 12 novembre 2015. Par ailleurs, ses défenseurs attendent toujours la sortie du décret d'application de l'indemnité kilométrique vélo alors que la mesure est entrée en vigueur le 1er juillet 2015, et ils ont déposé un nouvel amendement au PLF 2016 pour créer une aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE) comme il en existe déjà dans plusieurs villes comme Paris. Bercy n'a pas fini d'essayer de détricoter le travail de ce Club de parlementaires atypique. **FG**

L'intermodalité dans la boucle de la Seine

Réseau Vélo 78 s'est associée, en 2015, au CADEB (Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement de la Boucle) en vue d'une coopération sur le thème de « la mobilité », en particulier aux gares RER.

Concrètement, cela signifie :

- Participation active aux réunions communes entre le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), la CABS (Communauté d'Agglomérations

Au boulot, à vélo

Les années passent et les opinions évoluent sur l'utilisation concrète de la bicyclette dans la vie professionnelle : en novembre 2015, le décret d'application de l'indemnité kilométrique vélo n'était toujours pas sorti, alors que la mesure est entrée en vigueur le 1er juillet !!!

Mais des députés ont réussi, malgré les économies souhaitées, à ce qu'un amendement au projet de la loi de Finances 2016 reprenne une disposition supprimée en première lecture. Celle-ci comporte une incitation, votée dans la loi de transition énergétique, de réduction d'impôt (25% du prix d'achat de la flotte de vélos) destinée aux entreprises qui mettent une flotte de vélos à disposition de leurs salariés pour leurs trajets domicile-travail (site fiscalonline).

Cette aide existe en Grande-Bretagne depuis plus de dix ans.

L'étape suivante sera l'aide pour les V.A.E. (Vélos à Assistance Electrique) prévue initialement.

Cela positionne le vélo comme un mode de déplacement au même titre que les autres.

Cela n'a pas toujours été le cas car, un demi-siècle avant ce jour, je m'étais trouvé confronté à une autre approche : jeune embauché dans une entreprise multinationale, mon apprentissage se faisait dans la proche banlieue parisienne où les services techniques décentralisés œuvraient dans une villa de banlieue style Napoléon III aménagée pour recevoir les jeunes stagiaires.

Habitant à quelques kilomètres de là en un lieu non desservi par des transports en commun directs et ne disposant pas encore de voiture, j'y allais à pied. Mais si la marche était sportive, elle m'obligeait à me lever assez tôt. Aussi je récupérai rapidement ma vieille

marade ou de relation habitant dans la même zone que moi pour me déposer le matin au bureau (on parlerait aujourd'hui de covoiturage).

Je répondis par la négative en ajoutant que la solution cyclable était pour moi la plus économique, la plus sportive et la plus rapide et qu'à l'arrivée, je passais toujours un coup de chiffon sur mes chaussures cirées avant de franchir le seuil de l'établissement.

S'éclaircissant la voix, le monsieur en costume trois pièces et cravate assis en face de moi me fit un long discours d'où il ressortait que, pour un jeune cadre dynamique de grande entreprise dont le sérieux ne devait pas pouvoir être mis en doute, la bicyclette ne paraissait pas adaptée comme moyen de transport et que si mon lieu d'habitation m'y contraignait, il serait bon de laisser mon vélo de façon peu

voyante à quelques centaines de mètres de là où je pouvais nettoyer mes chaussures, resserrer mon nœud de cravate et conserver mes gants avant de terminer à pied pour arriver comme tout le monde.

Ainsi fut fait mais, quelques années plus tard, le siège de mon entreprise s'étant délocalisé à la Défense et le R.E.R. n'existant pas encore, je fus autorisé à reprendre ma bicyclette pour grimper la colline le matin : les mentalités avaient évolué.

Moralité de La Fontaine dans « Le lion et le rat » : « *Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage.*

GMSL



bicyclette, moyen le plus rapide et le plus approprié pour gagner du temps. Un mois se passa sans que je sente d'hostilité chez mon chef direct dans ses réflexions qui m'accueillaient parfois le matin sur le temps, mon antivol, mes pinces à vélo ou le « sandow » retenant ma serviette sur mon porte-bagage (on ne parlait ni d'attaché-case, ni de tablette alors).

Chaque stagiaire fut reçu alors à tour de rôle par les responsables des « ressources humaines » pour faire le point. Mon intégration se passant sans souci, je fus assez étonné à la fin de l'entretien lorsque l'un de mes interlocuteurs me demanda si je n'avais pas de ca-

de communes de la Boucle de Seine), et le CADEB. Cette participation sera reconduite en 2016 au périmètre de la nouvelle Communauté d'Agglomérations.

● Echanges concrets et visites de terrain avec les représentants des entités définies ci-dessus, en vue de promouvoir et réaliser les actions nécessaires

à la fluidité d'une meilleure intermodalité des transports.

● Suivi des travaux réalisés en 2015 : en particulier, ceux de la gare du Vésinet-Le Pecq qui ont notablement modifié l'espace vélo mis à la disposition des utilisateurs du RER (rues Alexandre-Dumas et Georges-Bizet). Au Vésinet-Centre (Avenue Emile-Thiebault), les

travaux seront terminés premier semestre 2016, et à Chatou-Croissy, des améliorations ont été demandées côté place de la gare et rue Aristide-Briand.

● Mise en place d'un service Véligo, au Vésinet-Le Pecq dans un premier temps, puis à Chatou en lieu et place des anciens bureaux de la SNCF.

PhL

Promenons-nous, dans les bois...

Du 3 au 8 mai 2015

Montesson-Thame : 420 kilomètres



Les participants : Elisabeth Charrière, Michael Gittlin, Jean-Pierre Ollivier, Bernard Daudergnies.
Voiture suiveuse jusqu'à Forges-les-Eaux : Michel Cojean.

Jour 1

Dimanche 3 mai :

Montesson-Villarceaux (67,5 km)

Rendez-vous à 9h place de la mairie. Enfin le départ, je suis impatiente ! Depuis le temps qu'on en parle, qu'on se prépare...

Ils sont tous là, nos amis du jumelage et autres, abrités sous leur parapluie, venus nous encourager et nous dire « au revoir ! ». Cela fait chaud au cœur. Premier arrêt place de Thame à Montesson, sous le panneau indicateur THAME 495 km, voilà ce qui nous attend ! Photo qui paraîtra dans « Le Courrier des Yvelines » du 6 mai 2015. C'est parti !

Nous roulons sous la pluie pendant 1h 30 jusqu'à Neuville-sur-Oise. Nous retrouvons Michel Cojean. Nous sommes trempés et crottés mais on nous accueille aimablement dans un café où nous nous réchauffons. Nous réparons. Tiens, il ne pleut plus !

Cergy-le-Haut

Rendez-vous au lavoir de Saillancourt avec Michel pour le pique-nique. Nous suspendons nos vêtements pour les

faire sécher et lavons nos vélos. Oui, les lavoirs sont encore utiles.

Théméricourt, Avernès

Wy-dit-Joli Village, repos au pied de la magnifique église du 13ème siècle (le surnom du village serait dû à une exclamation du roi Henri IV, égaré lors d'une partie de chasse en 1590, qui aurait demandé : « Mais quel est ce joli village ? »)

Le soleil nous accueille dans le magnifique site de Villarceaux. Michel est déjà là, il a installé nos bagages dans le gîte de La Bergerie.

Jour 2

Lundi 4 mai

Villarceaux-Forges-les-Eaux (78,6 km)

Départ, longue descente dans le vallon ensoleillé du domaine de Villarceaux, magnifiques vues sur les jardins, les châteaux. Quel lieu magnifique, si retiré de tout et tellement méconnu.

Puis, de Bray-et-Lû à Gisors, c'est une voie verte idéale, ancienne voie ferrée, qui déroule un ruban continu au long de la vallée de l'Epte, entre petits ponts, moulins, vieux villages et ruines de châ-

teaux-forts haut perchés. C'est l'ancienne frontière franco-normande en direction du château de Gisors.

Amécourt Nous retrouvons Michel pour le pique-nique. Nous rencontrons un groupe de cyclistes londoniens allant à Paris.

De Gournay-en-Bray à Forges-les-Eaux,

Pour raccourcir un peu nous prenons la route au lieu du tracé de l'Avenue Verte, mais il y a beaucoup de voitures et de camions (ce n'était pas une bonne idée). 16h 30 arrivée à l'hôtel où j'ai réservé. Michel est là, il a descendu nos bagages. Nous buvons un dernier pot ensemble et il repart à Montesson. Adieu ! Demain nous devons porter nos bagages !...

Dîner dans une pizzeria de la ville.

C'était l'étape la plus longue en France mais elle a été aisée car beau temps, pas de vent, pas de pluie, chemins faciles.

Jour 3

Mardi 5 mai

Forges-les-Eaux-Dieppe (61,1 km)

Temps bien menaçant au départ et bientôt un déluge de pluie s'abat sur nous mais, par chance, un abri nous accueille. Nous suivons la belle Avenue Verte, voie ferrée transformée en piste cyclable. Jolies maisons normandes, villages, églises, pommiers en fleurs, vaches, moutons.

Les anciennes petites gares sont restaurées, les maisons des gardes barrières joliment décorées, entourées de charmants jardins. C'est bucolique.

Arrêt pour faire les courses à Neufchâtel-en-Bray, où nous achetons le fameux fromage au lait cru de vache en forme de cœur. Abri dans un hangar à foin pour déjeuner pique-nique.

Il ne pleut plus, mais il fait froid, nous nous mettons à l'abri du vent.

Arrivée sur Dieppe. Traversée de la ville un peu longue, nous retrouvons les voitures. Arrivée au ferry.

Les vélos sont garés avec les voitures et les camions.

à vélo !

On annonce "mer forte", interdiction de se promener sur le pont pendant la traversée.

Nous nous installons dans des fauteuils très confortables. Traversée agréable finalement.

Récupération des vélos un peu pénible, les camions allument leur moteur avant de sortir, on est coincés entre eux. Sortie un peu stressante avec tous les véhicules. *A gauche ! A gauche !*

Nous trouvons sans trop de difficultés la Newhaven Lodge où j'ai réservé la nuit. Heureusement car il est déjà 23h quand nous y arrivons et il n'y a pas d'autre hôtel en vue si près du ferry.

On nous met nos vélos en sécurité dans la minuscule salle dressée pour le petit déjeuner du lendemain matin. Je ne sais pas comment nous allons prendre le breakfast. Good night!

Jour 4

Mercredi 6 mai

Newhaven-Henfield (47,4 km)

Nos vélos sont dans la cour derrière, la selle recouverte d'un sac plastique car il pleuviote. Notre premier *english breakfast* avec saucisses, œufs, bacon dans la petite salle à manger.

C'est parti et c'est maintenant que l'aventure commence. En France, nous nous sommes contentés de suivre l'Avenue Verte, parfaitement bien signalée. En Angleterre nous ne la suivons plus puisqu'elle va à Londres. Notre destination est Thame et nous avons peu d'indications. Nous avons commandé avant de partir cinq cartes couvrant notre trajet Newhaven-Thame à Ordnance Survey en Angleterre. Ces cartes n'étant pas arrivées la veille du départ, nous avons acheté un GPS vélo mais celui-ci s'avère peu lisible et peu fiable. Bon, déjà nous savons que nous allons à Brighton et, en demandant notre route, nous trouvons. Sauf qu'un vent de force xxxxxx nous empêche d'avancer le long de la côte. Il arrive même à nous faire reculer et il me fait tomber deux fois du vélo. Certes, la mer

démontée est belle mais les cieux ne nous aident pas. Nous voilà à Brighton contre vents et marées! C'est au magasin WH Smith que nous trouvons les cartes dont nous avons besoin, en fait celles que nous avons commandées avant de partir.

Et voilà, nous avons tout ce qu'il faut et, à partir de ce moment-là, c'est Jean-Pierre qui prend les choses en main en lisant les cartes.

Nous suivons la côte encore quelques kilomètres, toujours repoussés en arrière par le vent puis, à Shoreham-by-sea, nous bifurquons vers l'intérieur en suivant Downslink, une ancienne voie ferrée. Pique-nique tardif, 16h. Puis nous voilà dans la campagne anglaise, le vent se fait moins sentir. A 18h, au moment d'une pose, un homme passe, promenant son chien. Nous lui demandons si nous pouvons dormir quelque part, il nous indique un pub à cinq minutes, dans le village d'Henfield. C'est bon, on s'arrête, c'est assez pour aujourd'hui, nous n'avons fait que 47 km mais, vu les conditions, c'est un exploit. Magnifique pub, bel accueil, belles chambres, bonne bière, bon repas.

Jour 5

Jeudi 7 mai

Henfield-Woking (78,7 km)

Pas de petit déjeuner servi dans ce pub. Nous nous contentons du café proposé dans les chambres avec la bouilloire électrique et de quelques restes de nourriture trouvés au fond du sac. Mais en quittant le pub, au coin de la rue, un petit supermarché nous permet de nous réapprovisionner. Nous continuons la Downslink, la voie ferrée. Le revêtement n'est pas stabilisé et au bout de quelques heures, cela devient vraiment inconfortable et on n'avance pas beaucoup.

Pique-nique sur une aire de jeux pour enfants. Nous quittons la Downslink et nous prenons la route. Nous sommes avec les voitures mais cela avance mieux. Nous montons les deux points

culminants du Sussex, pied à terre en partie sauf pour Jean-Pierre.

A Woking nous trouvons un pub pour dormir, après avoir cherché longtemps. Nous sommes bien installés. Bière et dîner au bar. Il y a un quizz. Echanges de SMS avec Sonja pour fixer le rendez-vous du lendemain.

Jour 6

Vendredi 8 mai

Woking-Marlow-Thame (85,6 km)

Départ tôt, 8h, nous ne voulons pas manquer le rendez-vous avec nos amis anglais à Marlow et nous ne savons pas combien de kilomètres il y a. Nous faisons de la route, beaucoup de voitures! Nous nous trompons après Shobam, faisons demi-tour puis traversons un golf pour raccourcir. A Bisham, un joli chemin qui suit la Tamise nous mène à Marlow. Rendez-vous à la cafeteria Burger's. Il est 14h 10, nous avons presque une heure d'avance. 15h, nos amis cyclistes arrivent, leurs sourires si chaleureux sont déjà une récompense. Ils nous invitent à nous restaurer à la cafeteria. Sonja, qui est venue en voiture, nous décharge de nos bagages et nous faisons les trente derniers kilomètres escortés par John, Justin et les autres. Et ces trente kilomètres sont l'apothéose de notre randonnée. Arrivée à Thame : ils sont là tous nos amis français et anglais nous attendent et nous applaudissent. Photosssssss. Félicitations et remise de diplôme !

OUI, on l'a fait !!!

Vive le vélo !

Vive l'amitié franco-britannique !

Vive le jumelage Montesson-Thame !

EC

Fiche promenade vélo N° 2

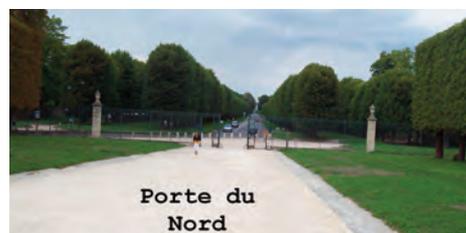
La boucle château de St Germain → Hauts de Poissy → Porte d'Hennemont



Cette promenade au départ du château de Saint-Germain vous emmène dans la forêt de Saint-Germain faire le tour du golf. Parcours facile, presque sans voiture (500 mètres de trottoirs rue Albert Priolet).



Partir du parc du château jusqu'à la porte Nord (vers la piscine) (500m), puis traverser l'avenue des Loges et la suivre



Porte du Nord

sur sa gauche en direction du camp des Loges jusqu'au carrefour de l'Etoile des 6 Chiens (2,5 km).

Traverser le carrefour et emprunter le chemin qui se trouve à 10 heures (donc en face à gauche, le long de la rôtisserie des Loges). Suivre ce chemin



La rôtisserie

tout droit, passer le carrefour de l'Etoile Richelieu et poursuivre jusqu'à l'Etoile Sainte-Anne (1 km).

A l'Etoile Sainte-Anne, prendre le petit chemin qui se trouve en face à 11h 30,



soit très légèrement à gauche) et le prolonger tout droit jusqu'à la N190 (1 km).

Emprunter alors la piste cyclable jusqu'au haut de la côte de Poissy (250m), puis traverser au passage protégé, revenir vers Saint-Germain (200m) par la piste peu visible derrière la voie des bus. Puis prendre à droite la Route des Volières (attention à ne pas la manquer, le panneau est à contre sens), le long du golf, que l'on suit jusqu'à sa bordure sud-ouest (1 petit km).

Tourner à gauche le long du golf, suivre cette bordure sud-ouest (700m) puis, à la fin du golf, emprunter la route de Noailles à 11 heures jusqu'à l'Etoile de Beaumont (800m). Puis partir à 2 heures jusqu'à la porte d'Hennemont et rejoindre la N13 (1 km).

Traverser la N13 au passage protégé, traverser la route qui monte puis longer la N13 en direction de Saint-Germain jusqu'au carrefour avec la rue Albert-Priolet où se trouve le marchand de vélos, continuer tout droit vers Saint Germain sur la rue du président Roosevelt (piste cyclable), au feu de la N184,

Les femmes et le vélo au XIX^e siècle

Le Dr Lutaud, un spécialiste dont on ne contestera pas, je pense, toute l'autorité en matière féminine, s'exprime ainsi : « Je puis affirmer que l'exercice modéré du cycle est de nature à favoriser chez

traverser et continuer sur la piste cyclable jusqu'à prendre à gauche dans la rue Charles Rhône. Puis tourner à gauche avenue Carnot et suivre la piste cyclable avenue Carnot jusqu'à la gare de Grande Ceinture. Rester sur le côté droit et aller sur le trottoir au coin des rues Franklin et Albert Priolet. Le passage est protégé jusqu'au parc à droite par des barrières.

De là, longer la lisière de la forêt, traverser la N190, emprunter la route de la mare d'Ayen, puis la route du pavillon chinois vers le sud. Vous êtes arrivé à la grille nord du parc du château et rejoignez ce dernier (2,5km).



Distance : 12 km
Durée : 45 minutes pour les sportifs, 1h pour les promeneurs
Niveau de difficulté : facile, sans dénivelé
Environnement : ville, chemins forestiers
A voir : Château de Saint Germain-en-Laye, forêt, golf
Lien OpenRunner :
<http://www.openrunner.com/index.php?id=4867311>

la femme le fonctionnement régulier de l'appareil utéro-ovarien. J'ajouterais que je n'ai jamais vu cet exercice produire aucun trouble chez les femmes, même lorsqu'il est pris en excès, et l'on n'en peut pas dire autant pour l'équitation. »

Déjà, avant la guerre de 1870, le Dr Bellencourt, médecin inspecteur de la Société protectrice de l'enfance de Paris, s'était écrié : « Les jeunes filles en vélocipède, pourquoi pas ? N'est-ce pas le remède à l'anémie et aux pâles couleurs qu'engendre seul le défaut d'exercice ? Une robe courte pour monter, la belle affaire ! Nos premiers parents, mieux avisés que nous, ne vivaient-ils pas tout nus, donnant à leurs corps un bain d'air ? » Le bon docteur avait d'ailleurs autant souci de la morale que de l'hygiène, et ajoutait : « L'attention que nécessite la direction du vélocipède détourne les jeunes esprits des pensées vagues et dangereuses auxquelles leur âge et leur sexe les prédisposent fatalement. »

« Je suis arrivé, dit Abbot Bassett, à croire que le cycle est le meilleur moyen que nous possédions pour assurer aux femmes la santé, la force et la beauté, et par conséquent le bonheur. » Toutefois, pour contrebalancer ces affirmations, devons-nous jeter dans l'autre plateau une négation, celle du Dr Tissier : « Le psoriasis, écrit-il, étant chez la femme placé directement derrière les ovaires, sa contraction dans le mouvement de flexion qu'il imprime à la cuisse refoule ces organes en avant... Ce mécanisme explique les inflammations des organes utérins chez la femme... provoquées mécaniquement par des ascensions d'escaliers trop fréquentes, trop rapides ou trop longues ; par le jeu de pédale des machines à coudre et du vélocipède. » — Mais ces cas semblent extrêmement rares et la quantité de femmes de médecins qui



montent en bicyclette, de médecins même qui recommandent la bicyclette à leurs clientes est assez forte pour que toute crainte soit bannie.

L'histoire d'ailleurs est toute remplie d'anecdotes féminines. Sous le Directoire, c'est-à-dire au jour où marcher sur deux roues en bois était encore un jeu de grand enfant, les Merveilleuses se poussaient du pied au Palais-Royal en compagnie des Incroyables.

Lorsque l'invention passe la Manche, les dames anglaises (de nombreuses caricatures nous le prouvent) se hâtent de s'amuser à monter le hobby-horse.

Enfin lorsque vers 1868, un mouve-



ment important se dessine en faveur du vélocipède, les femmes n'hésitent pas à sauter sur le dur et dangereux vélocipède de bois de Michaux. Dans la première course sur route de 1869, Paris-Rouen, trois femmes étaient

inscrites : Miss America, pseudonyme de la femme d'un constructeur, et Mesdemoiselles Olga et Fatma. Miss America arrivait même 4^e à Mantes et 29^e à Rouen. Je rappellerai pour mémoire les courses de dames organisées souvent sur piste à l'issue d'une réunion.

La femme témoigna donc à toute époque de son amour du cyclisme. Cependant dès 1870 même, la présence des femmes dans les courses sur route est interdite : on avait remarqué, un jour que deux danseuses de l'Hippodrome étaient engagées, que les coureurs n'étaient pas préoccupés que de leur course ; certains même avaient pris le train ! La présence des femmes sur piste tomba peu à peu par la force même des choses et de la coquetterie féminine : les contorsions pour arriver au poteau avant les rivales, les cheveux défaits, la sueur coulant sur les visages étaient le spectacle le plus ordinaire qu'offraient les femmes en course.

Baudry de Saunier
(Le Cyclisme théorique et pratique)

Alphonse Allais et la Petite Reine

Une affaire de tout premier ordre

Cet homme, adonné d'une belle barbe blonde couleur de moisson mûre, était un homme entre deux âges et, à ce qu'il me parut, entre deux vins, car la pourpre de son teint trahissait l'abus des boissons fermentées et des spiritueux.

Sa nationalité était celle du Lapon.

Je n'ai eu que peu d'occasions, en ma vie pourtant si diaprée, de hanter des Lapons ; aussi me ruai-je sur cette bonne fortune offerte.

Bien que d'une taille exiguë, ce Lapon avait de hautes visées et ne parlait rien moins que de placer la Laponie, sa chère Laponie, à la tête des nations civilisées, et cela dans pas très longtemps.

Il parlait un français très correct panaché, point désagréablement, d'un léger accent lapon, et scandait la plupart de ses phrases d'une petite lampée de swenska punch.

Moins l'accent lapon, j'imitai la conduite momentanée de cet homme du Nord : je sifflai, entre autres, le traître swenska punch avec un déplorable abus.

Sur ce que je m'informais pourquoi surtout il était venu en France, il dit :

– Pour peu que vous ayez voyagé sur les routes de France, vous avez remarqué, et principalement au bas des côtes, de gros piliers portant à leur sommet cette indication : Chevaux de renfort. Avez-vous remarqué ?

– Que de fois !

– Beaucoup de ces poteaux ne sont plus que les pâles vestiges d'une civilisation disparue. Il y a bien les piliers, mais les chevaux de renfort sont allés se rafraîchir dans les neiges d'antan. Ils ne servaient plus à rien, la grande route étant devenue veuve de rouliers.

– La faute aux chemins de fer ! Ceci tuera cela.

– Longtemps, en France, on la crut morte et bien morte, la belle route nationale que jalousaient les nations voisines et dont s'enorgueillissaient à bon droit mille départements français.

– Mille ! Vous exagérez, mon vieux Lapon !

– Non, elles n'étaient pas mortes, vos belles routes nationales, et, la preuve, c'est qu'à l'heure qu'il est, l'admirable réseau de ces chemins qui sillonnent votre patrie a repris une vie active, un air de joie et de prospérité...

– Grâce à la bécane !

– Grâce à la bécane, vous l'avez dit. Et les bonnes vieilles auberges campagnardes renaissent de leurs cendres ! À nous les omelettes

suffit souvent à déguster de la route bien des gens.

– On ne peut pourtant pas raboter la France... pour faire plaisir à des vieillards décrépits ou à des fillettes chlorotiques.

– Inutile de raboter la France ! J'ai un truc et, sans toucher aux côtes, j'en supprime l'inconvénient. C'est même pour lancer cette affaire-là que je suis venu en France.

Et mon homme sortit de sa poche un prospectus dont le titre était ainsi conçu :

Société Franco-Lapone
pour le Tirage,
au Moyen de
Rennes,
des Cyclistes
aux Montées

– Ce que les chevaux de renfort, continua le Lapon, faisaient pour les grosses voitures des rouliers, mes rennes le feront pour les cyclistes. Un petit attelage fort ingénieux s'adapte à toutes les machines. Mes rennes sont dressés à donner juste la traction équivalente à l'effort de montée, de sorte que le cycliste, ainsi tiré, n'a qu'à continuer à pédaler comme s'il était sur une route absolument horizontale.

– Ce sera pittoresque.

– Et surtout pratique.

– Le renne s'acclimate-t-il bien chez nous ?

– Admirablement, sauf dans le Midi. Mais cela n'a aucun inconvénient, car, dans le Midi, les vélocipédistes sont si forts, si forts, qu'ils sont obligés de mettre le frein pour monter les côtes ! La Société Franco-Lapone pour le Tirage, au Moyen de Rennes, des Cyclistes aux Montées, va lancer une émission d'actions dans la seconde quinzaine de septembre.

C'est un placement absolument sûr, une occasion unique pour la petite épargne.

Ceux de nos lecteurs qui désireraient souscrire une ou plusieurs actions peuvent m'envoyer directement leur argent (se presser).



au lard
et les

petits reginglards du
pays !

– Le roulage est mort, vive le tourisme !

– Et vous, agents-voyers, comme dirait d'Esparbès, sortez de votre torpeur et entretenez-nous nos routes, si bien, mille tonnerres ! qu'on dirait des pistes !

– Malheureusement, les agents-voyers sont toujours au café... Tenez, les quatre messieurs qui jouent à la manille, à cette table, ce sont quatre agents-voyers.

– Ah ! vraiment !

– Et les deux qui jouent au billard, aussi !

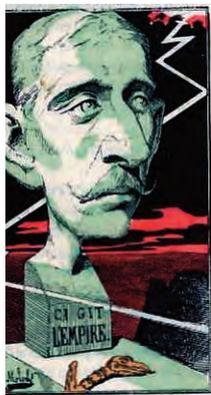
– C'est bien triste. Mais il n'y a pas, pour le tourisme, que cet inconvénient de routes parfois mal entretenues : il y a aussi les côtes.

– Ah ! oui, les côtes !

– Pour un cycliste vigoureux et bien entraîné, une côte est un jeu d'enfant ; mais pour des personnes déjà âgées, pour de tout jeunes gens, pour de frêles petites femmes, une côte raide et longue constitue un épouvantail qui

Et si Vélocipède IV avait régné ?

Savez vous que le fils de Napoléon III adorait le vélo ? A tel point que le caricaturiste « Touchatout » du Trombinoscope l'avait surnommé « Vélocipède IV » ! Extrait de sa biographie dans le Trombinoscope (1872) :



« Les années qui suivirent ne furent plus pour le jeune phénomène qu'une suite de triomphes... du même calibre, jusqu'au jour où son père constata qu'il ne lui manquait plus, pour compléter son éducation impériale, qu'à apprendre à monter à vélocipède. Il va sans dire qu'il apprit cet art noble, comme tous les autres, rien qu'en soufflant dessus. Pendant ce temps, Eugène-Napoléon avait conquis différents grades dans l'armée française. Nommé caporal des grenadiers de la garde, dès l'âge de vingt-deux mois, un soir qu'il

n'avait pas pleuré pour aller se coucher à huit heures, il avait été fait successivement fourrier, sergent, sergent-major et adjudant de la même arme. Quand il faisait des difficultés pour avaler son iodure de potassium le matin, on lui promettait de l'avancement et cela l'encourageait ; de flacon en flacon, il avait gagné l'épaulette de sous-lieute-

nant, et au moment où éclata la guerre avec la Prusse, il venait de mériter l'épaulette de lieutenant en se laissant donner sans pleurer un lavement au sel qui lui inspirait une profonde horreur... » Si les Zoulous ne l'avaient pas tué, le 1er juin 1879, la France aurait peut-être aujourd'hui un réseau cyclable à faire pâlir d'envie les Danois !



Le Monde illustré nous donne une image moins satirique du Prince Impérial

Les associations avec lesquelles Réseau Vélo 78 collabore

SEINE VIVANTE 14, rue Charles-Bémont 78290 CROISSY-SUR-SEINE Tél : 01 30 15 06 70
CADEB (Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans la Boucle de Montesson) 130, av. du Général-de-Gaulle 78500 SARTROUVILLE Tél : 01 39 57 65 28
MDB (antenne Argenteuil/Bezons) <http://www.mdb-idf.org>
RUEIL A VELO 11, rue Camille-Corot 92500 RUEIL-MALMAISON <http://ebrav.wordpress.com/>



Association Réseau Vélo 78
Secrétariat
7, rue Paul-Gauguin
78360 MONTESSON

Activités de Réseau Vélo 78

En 2015



25 janvier : Promenade à vélo à La Défense.



22 mars : Promenade à Versailles
29 mai : Stand à Maisons-Laffitte.



1er juin : La Convergence des Franciliens sur Paris.



14 juin : Les RayonNantes. Nantes-Paris à vélo. Accompagnement depuis Chatou.



10 octobre : Marquage à Houilles.



11 octobre : Promenade à vélo au bois de Saint-Cucufa.

« La Lettre de Réseau Vélo 78 »
Bulletin d'information de Réseau Vélo 78
Association loi de 1901 dont le but est la promotion de la bicyclette en tant que véhicule urbain et interurbain
47, chemin du Tour des Bois
78110 LE VESINET
Tél : 01 30 53 34 50
www.reseauvelo78.org
Directeur de la Publication : Lionel Carrara
Tirage 500 exemplaires

Pour que les Yvelines deviennent un département où se déplacer à vélo soit à la fois agréable et sûr, il faut pouvoir peser sur les décisions. Et pour cela, il faut être LE PLUS NOMBREUX POSSIBLE !



Soutenez l'action de l'association Réseau Vélo 78

Siège social : 47, chemin du Tour des Bois 78110 LE VESINET

(e-mail : reseau.velo.78@club-internet.fr * site : www.reseauvelo78.org)

Je soussigné(e) (Nom, prénom) :

Domicile :

Tél : Adresse Internet :

demande à adhérer à l'association, à être informé de ses actions (promenades, manifestations) et à recevoir sa lettre d'information.

Je cotise en tant que

- Membre sympathisant (6 €)
- Membre bienfaiteur (à partir de 15 €)
- Association (20 € + 0,20 € par adhérent)

Règlement ci-joint en espèces par chèque bancaire ou, à l'ordre de Réseau Vélo 78

A envoyer à Réseau Vélo 78, 7 rue Paul-Gauguin 78360 Montesson