

La lettre de Réseau Vélo 78

N° 17
Année
2012

Prix 0,50 €

Editorial

Le vélo serait-il dangereux ?

A la fin du XIX^e siècle, l'aube du cyclisme, un certain Alphonse Allais (humoriste français 1854-1905) relatait le fait divers suivant :

« Monsieur le préfet de police, au lieu de pourchasser les bookmakers et les innocentes petites marchandes de fleurs, ferait beaucoup mieux de songer à réglementer les bicyclettes qui, par ces temps de chaleur, constituent un véritable danger public.

Encore, hier matin, une bicyclette s'est échappée de son hangar et a parcouru à toute vitesse la rue Vivienne, bousculant tout et semant la terreur sur son passage.

Elle était arrivée au coin du boulevard Montparnasse et de la rue

Lepic, quand un brave agent l'abattit d'une balle dans la pédale gauche.

L'autopsie a démontré qu'elle était atteinte de rage.

Une voiture à bras qu'elle avait mordue a été immédiatement conduite à l'Institut Pasteur.

On l'avait échappé belle ! »

Qu'en est-il aujourd'hui, plus d'un siècle plus tard ?

On peut penser que nos « bécaniciens » modernes ont, par de savants et judicieux croisements, créé une race de vélos plus paisibles. Mais est-ce bien sûr ?

Vous avez sans doute constaté, comme nous, que les nombreux vélos qui attendent leur maître à

proximité de nos gares sont solidement enchaînés à des supports métalliques. Sans doute une résurgence de la crainte du vélo fou qui s'échappe.

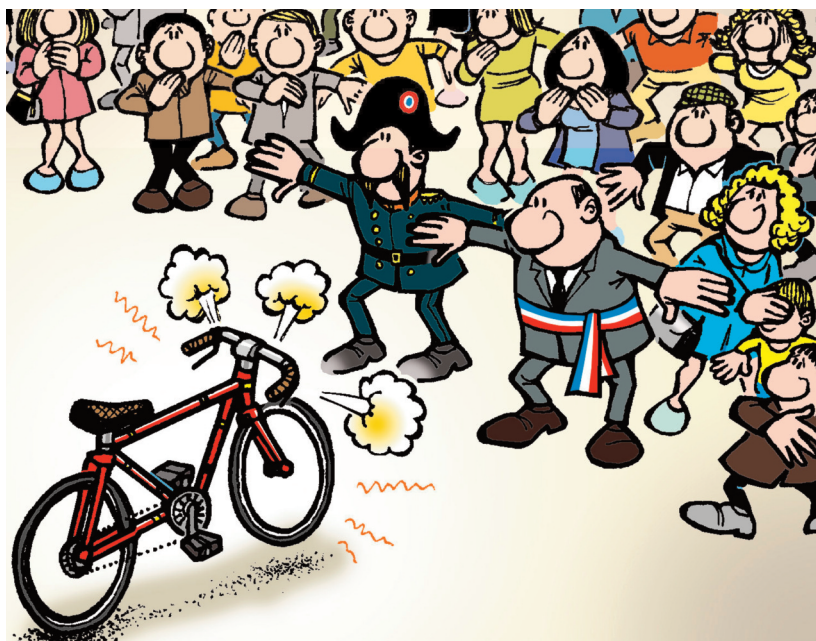
dre via les zones 30 qui se développent dans les communes les plus progressistes.

Il existe des bandes cyclables où le stationnement des voitures est au-

torisé, probablement pour ralentir la fuite de dangereux vélos ayant échappé au contrôle de leur maître.

D'autres exemples dans nos communes, mais nous ne pouvons les citer tous, attestent que cette crainte a existé, mais est sans doute en passe de disparaître. Alors ? Cette peur fut-elle jamais justifiée ?

Je vous donne mon avis sans crainte de vexer ses descendants et dans l'espoir de rassurer nos édiles : ce Monsieur



Prudentes, certaines communes, pour protéger leur population, préfèrent détourner la véloroute Paris-Londres plutôt que de la laisser traverser certains quartiers réputés pour leur tranquillité. D'autres, par contre, n'hésitent pas à lui aménager de larges pistes qui feront la joie des intrépides cyclistes anglais qui souhaitent visiter le « gai Paris ». La crainte de désordres créés par un vélo mordu par un renard enragé lors de la traversée de la forêt de Saint-Germain reste limitée.

Le double-sens cyclable, qui a pu faire craindre à certains les conséquences fâcheuses d'une attaque frontale d'une automobile par un vélo fou, est en passe de se répan-

Allais était un vilain farceur qui a inventé cet incident. Dans la confrontation entre un vélo et une voiture, c'est cette dernière qui est dangereuse...

Donc, de grâce, Messieurs les élus et responsables de voirie, n'ayez pas peur de laisser davantage de place au vélo qui, contrairement à la voiture, est un moyen de transport ne présentant que des avantages, car il est à la fois écologique, économique et bon pour la santé.

Mener une politique de développement du vélo en ville est tout simplement appliquer une politique basée sur le bon sens. Et ce n'est pas ce cher Alphonse Allais qui nous contredirait.

Actualités cyclistes

Un « mécanicien » volant



Un réparateur vélo installe son atelier mobile à proximité des gares de 7h à 20h pour y réparer vos vélos le temps d'une journée

Le principe est simple : Charles Thibault, mécanicien cycle, se déplace dans différentes gares d'Ile-de-France pour être au service de votre monture. Les réparations sont effectuées sur place et dans la journée dans une remorque-atelier lui permettant de réparer et d'entretenir tous les types de vélos.

Un grand stock de pièces est disponible pour pallier toutes les pannes possibles. De la vente d'accessoires, d'équipements et de vélos d'occasion est également prévue. Question tarifs, ils sont très raisonnables (compter 12 euros pour un changement de chambre à air, chambre à air incluse).

Vous pouvez d'ores et déjà le trouver les premier et troisième mardis de chaque mois en gare de Houilles, les premier et troisième jeudis de chaque mois en gare de Rueil-Malmaison, mais aussi un samedi sur deux sur le marché de Houilles.

Plusieurs autres gares sont à venir. Plus d'infos sur www.letriporteur.org

Ports de Paris

HAROPA

Ports de Paris se traduit en anglais par HARbour Of PARis dont la contraction donne HAROPA. Mais le français reprend le dessus en déclarant qu'il s'agit de la contraction de : Le HAvre-ROuen-PARis. C'est en tout cas l'acronyme figurant dans le nouveau GIE Haropa-Ports de Paris Seine-Normandie. Celui-ci est une coordination opérationnelle pour un trafic annuel de 130 millions de tonnes générant 40 000 emplois directs et 120 000 emplois indirects.

Tout ceci concerne le citoyen et notre association s'intéresse à une partie de ce projet qui est la création de Port Seine-Métropole sur 420 hectares sur les territoires des communes d'Achères, Andrésy, Conflans Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye.

C'est un projet portuaire s'étendant sur deux secteurs, l'un à l'Ouest sur 120 hectares avec une filière granulats (en cours) et l'autre à l'Est sur 300 hectares (occupés auparavant par le SIAAP, sur des terrains propriétés de la Ville de Paris) avec une filière logistique (centres de distribution). Ceci entraînerait la création d'une

darse dans chaque secteur et d'une plateforme multimodale (eau-fer-route).

Un diagnostic préalable a été établi en cohérence avec les autres projets d'aménagements et les lignes directrices du projet ont été présentées en septembre-octobre 2012. Il y aura des autoroutes (A104 ?), des routes, des aménagements ferroviaires s'appuyant sur la gare existante d'Achères Grand-Cormier.

Ports de Paris a déclaré que le projet sera conçu pour s'intégrer à la trame verte qui assure la liaison entre la future forêt de Pierrelaye, les berges de Seine et la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Nous citons : « La continuité des itinéraires de circulation piétons et cyclistes sera une donnée forte de l'aménagement global ». Nous y voilà.

Le Cabinet Antoine Grumbach est en charge d'une mission d'étude préalable, l'ambition étant de réconcilier l'activité économique et la mise en valeur de la nature. Au moins 25 % de la surface du port seront réservés aux espaces paysagers, le projet paysager étant à haute valeur environnementale avec 25 à 30 % d'emprise pour les espaces verts et paysagers, la végétalisation des berges préservant les vis-à-vis (hauteurs de Conflans-Sainte-Honorine et berges), avec un retour de la forêt en bord de Seine.

Pour ce qui nous concerne directement, nous avons demandé la conservation et la protection de la véloroute Paris-Londres (avec la mise en état de la passerelle Saint-Nicolas), la création de deux axes protégés en site propre traversant du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest (avec le franchissement des darses), la réalisation de pistes cyclables



comme il en existe dans le port de Rotterdam, etc... Le SIAAP envisage une connexion avec une liaison depuis la porte de Fromainville (sortie du parc de Maisons-Laffitte) et, à terme, deux bandes cyclables de part et d'autre de la route Centrale.

L'agenda est le suivant : 2013 pour le débat public, 2014-2016 pour l'étude d'impact de la solution retenue et l'enquête publique, 2018 pour le début des travaux, les premières mises en service étant effectives en 2020.

Nous vous remercions de nous faire part de toutes les propositions constructives que nous pourrions apporter lors des débats.

PhL/GMSL

Actualités cyclistes

Le marathon de Paris... à vélo

Peut-être un peu difficile pour certains de sortir de leur couette de bon matin, par ce temps plutôt frisquet pour un 15 avril... Mais l'effort en valait la peine : une petite centaine de cyclistes (dont une vingtaine d'adhérents ou sympathisants de Réseau Vélo 78) avait rendez-vous devant le Lido à 7h 45 (pour la plupart après un préacheminement par le RER, étrangement surfréquenté pour un dimanche matin à cette heure !!!). Cette balade « confidentielle » (c'est une tolérance des organisateurs, rien d'officiel...) était organisée pour la douzième année par Réseau Vélo 78. En 1999, il ne s'agissait que d'une petite poignée de cyclistes... qui au fil des ans ont fait des petits grâce au bouche à oreilles et à Internet, avec notamment de nombreux jeunes cette année. Départ à huit heures - soit quarante-cinq minutes avant le départ officiel des marathoniens - sur les chapeaux de roues, malgré le vent fort qui nous freinait plus souvent qu'il ne nous poussait... Ce n'était pas la balade « plan-plan » des familles, il ne s'agissait pas de se laisser rattraper par les concurrents handisport qui partaient eux aussi avant les coureurs à pied ! Nous avons d'ailleurs dû nous ranger rapidement sur le trottoir à plusieurs reprises lors du parcours, quand ces derniers étaient annoncés par les voitures

de police, afin de ne pas les gêner. Quel pied que d'avoir la capitale pour nous tout seuls (ou presque), sans arrêt aux feux rouges puisque la circulation automobile était déjà neutralisée dans l'attente du passage des coureurs. On se prenait à rêver à un Paris sans véhicules motorisés... ce serait vraiment la plus belle ville du monde !!! Et on réalise ainsi que la capitale n'est pas si grande car, après les Champs-Élysées, la rue de Rivoli, la place de la Bastille, la traversée du 12ème, nous avons vite atteint le bois de Vincennes à travers lequel nous avons fait une grande boucle. Petit arrêt (très bref, surtout pour les derniers arrivés qui n'ont même pas eu le temps de souffler !) ravitaillement dans le bois de Vincennes... et c'était reparti pour le deuxième tronçon, en passant par les quais rive droite jusqu'au bois de Boulogne et à l'arrivée avenue Foch, pour les premiers vers 10h 15. Pour ma part, j'avoue humblement que, m'étant fait rattraper par les candidats handisport et n'étant pas une super sportive, j'ai opéré un petit raccourci entre la Concorde et l'arrivée... où j'ai retrouvé les courageux qui ont terminé leur marathon cycliste... à peu près dans le même temps que les premiers coureurs à pied !!!

CC



Le panneau de trop

Dans certaines communes les municipalités, ne pouvant ou ne voulant pas créer des pistes ou bandes cyclables, ont mis en

place ce qu'elles appellent des « axes partagés ».

Ces axes partagés sont matérialisés par une signalisation verticale et au sol. L'avantage de ce système est d'appeler les automobilistes à la vigilance, grâce en particulier aux logos peints sur la chaussée.

L'inconvénient est que l'axe partagé est une notion absente du Code de la Route qui, par conséquent, n'est pas comprise de la plupart des citoyens, qu'ils soient cyclistes ou automobilistes. D'ailleurs la plupart des voies sont, par nature, partagées sans qu'il soit nécessaire de le préciser.

Voici la définition qu'en donne le site internet de la ville de Houilles : « Le concept d'axe partagé s'appuie sur le postulat que *la sécurité peut naître des usagers de la route, dès que le trafic est faible et que la vitesse des véhicules est raisonnable (sic) (vitesse limitée à 30 ou 50 km/h). Aucun aménagement n'est créé en faveur des vélos, mais l'attention des automobilistes est mise en éveil par des panneaux d'information et un marquage au sol de pictogrammes « vélo ».*

Le but étant principalement d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes, il vaudrait mieux trouver une autre appellation du genre « attention, itinéraire cyclable ».

Cependant, ceci va plutôt dans le bon sens... jusqu'à ce que l'on arrive à l'extrémité de certains axes partagés où l'on trouve un panneau indiquant « fin d'axe partagé » avec le logo d'un vélo barré !

Ce panneau non réglementaire pouvant être interprété comme une interdiction aux cyclistes, ou une priorité aux voitures, est dangereux et devrait être supprimé.

PhL





Les communes aiment le vélo : un peu, beaucoup

Le franchissement de la N13

Pour les habitants de Mareil, L'Etang-la-Ville, Saint-Germain Est et Le Pecq Sud, l'échangeur routier de l'Ermitage est un point noir empêchant piétons et cyclistes de rejoindre la Seine autrement qu'en voiture. De plus, les souterrains permettant de traverser les voies rapides ne sont plus conformes (non adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite) et assez sinistres.

D'autre part, les cyclistes ne peuvent pas facilement rejoindre Rueil depuis Le Pecq par la rive gauche : la N13 est très dangereuse (deux fois deux voies empruntées par des camions ; chaussée en mauvais état, même si les secteurs les plus critiques, à Bougival, ont été refaits) et le chemin de halage n'est pas praticable au niveau de Louveciennes et Bougival (inexistant, ou accaparé par les riverains). Il y a trois ans, un groupe de travail, le « comité d'axes », avait étudié le développement des axes Saint-Germain-La Défense-Versailles, mais les études furent stoppées par le Préfet.

A l'initiative de Réseau Vélo 78, une réunion fut organisée à Saint-Germain-en-Laye en novembre 2011 pour réveiller différents projets avec les communes concernées (Saint-Germain, Le Pecq, Fourqueux, Port-Marly, Mareil-Marly et l'Etang-la-Ville).

Il fut alors proposé de travailler, avec le Conseil Général, sur deux sujets :

- Le franchissement de la N13 au niveau de l'Ermitage, avec à court terme rénovation et remise aux normes des passages souterrains (toujours en attente), et la réfection de la chaussée de la N13 (dont les parties les plus endommagées et dangereuses pour les cyclistes ont été refaites).

Pour le long terme, une fois que la Francilienne sera bouclée et que la plus grosse partie du trafic sera déroutée, envisager dès aujourd'hui la refonte de l'échangeur et, éventuellement, le remplacement par un rond-point.

- La continuité cyclable rive gauche de la Seine de Saint-Germain/Le Pecq à Rueil en passant par l'île de la Loge et l'île de la Chaussée, pour contourner

Louveciennes et Bougival. Elle concernerait les 200 000 personnes des côtes de Seine et constituerait un axe majeur de déplacement doux vers Paris Ouest avec :

- le passage, au niveau de Port-Marly, sur l'île de la Loge grâce à la passerelle prévue pour 2013 ;

- la connexion de l'île de la Loge à l'île de la Chaussée par l'écluse de Bougival, et le retour sur la rive gauche à Rueil (qui possède un bon réseau de pistes cyclables) par une passerelle à prévoir au niveau de Rueil 2000.

Néanmoins, la multitude des compétences et des interlocuteurs rend la coordination difficile. Jugez plutôt :

- le tronçon du rond-point de Chambourcy à l'entrée de Port-Marly dépend de la DiRIF (Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France) et s'appelle N13 ;

- les passages souterrains, situés sur le tronçon DiRIF, sont de leur compétence seulement pour les nouvelles constructions.

Pour les souterrains (et accès) existants, l'entretien et la mise aux normes (handicapés) sont du ressort des communes (Port-Marly et Le Pecq en l'occurrence), ce que ces dernières contestent. D'où le blocage...

- la partie de Port-Marly à Louveciennes dépend du CG (Conseil Général) Nord-Est et s'appelle RD113.

- la section de Louveciennes à Bougival dépend aussi du CG mais... Est.

- l'écluse de Bougival entre les îles de la Loge et de la Chaussée est gérée par VNF (Voies Navigables de France). Enfin, l'accidentologie, qui peut être intéressante pour justifier les aménagements cyclables, dépend, elle, de la DDT (Direction Départementale des Territoires) de Versailles.

Vous l'avez compris, six interlocuteurs – sans compter les communes – pour cinq kilomètres de voie cyclable, c'est vite très, très compliqué, d'autant que rien ne peut se faire sans un accord des six. Continuité oblige...

D'où le rôle d'une association comme RV78 pour promouvoir les visions d'ensemble, celles de ses nombreux adhérents, et faire avancer ces dossiers « inter-administratifs ». **JCL**

Houilles L'APER

Pour compléter le dispositif des Attestations Scolaires de Sécurité Routière (ASSR), passées en classe de cinquième et de troisième, il est créé une attestation de première éducation à la route (A.P.E.R.) délivrée à l'issue de la scolarité primaire.

L'A.P.E.R. valide l'acquisition de règles et comportements liés à l'usage de la rue et de la route et la connaissance de leur justification.

Pour la quatrième année consécutive, l'association Réseau Vélo 78 a participé à la sensibilisation des élèves des écoles primaires de Houilles niveau CM2 à la pratique sûre du vélo en ville, en concertation avec enseignants, service des écoles et police. Cette intervention a eu lieu dans le courant du mois de mars grâce à la participation des bénévoles volontaires de l'association.

Elle aboutit au passage de l'APER avec des agents de la circulation.

Cette action se déroule en deux temps : le contrôle technique et la maniabilité du vélo que les enfants apportent le jour prévu (en général très peu d'oublis et les élèves se prêtent volontiers leur bicyclette). Un troisième temps a été non pas supprimé cette année mais laissé aux soins de l'enseignant : la projection d'un montage vidéo montrant les divers aménagements cyclables réalisés dans leur ville ou dans les villes voisines.

A raison de deux classes dans l'après-midi, nous permettons à une cinquantaine d'élèves du CM2 de profiter d'un contrôle technique de leur bicyclette, suivi ou précédé d'un parcours mis en place par les animateurs bénévoles.

Le contrôle technique

Il est réalisé à l'aide d'une fiche technique élaborée par Réseau Vélo 78. Chaque point du vélo est contrôlé selon trois rubriques :

- « Voir, être vu » qui permet de vérifier le fonctionnement du système d'éclairage du vélo ;
- « S'arrêter » : vérification des freins ;



passionnément, à la folie... pas du tout !

dans les CM2

- « Rouler et se diriger » : état des pneus.

L'enfant prend aussi conscience que ses infractions peuvent lui coûter la somme de 11 euros (chacune !). Nous insistons sur les éléments en rapport avec la sécurité, en particulier l'éclairage, le port du casque (et son réglage !), et le bon serrage du guidon. Nous leur disons également l'importance du gilet fluo jaune.

La maniabilité du vélo

Elle se fait dans la cour de l'école. Un ou deux tours d'échauffement nous permettent de repérer le niveau de maîtrise des enfants.

Ensuite il leur est demandé de faire un parcours en suivant un certain nombre de règles : rouler à droite, signaler un changement de direction, bien prendre un virage à gauche à un carrefour, s'ar-

rêter à un stop : un par un d'abord, puis ensemble les uns à la suite des autres. La séance peut se terminer par une activité plus ludique : course de lenteur, slalom, rouler dans le bac à sable, etc. Cela dépend des aménagements de l'école.

Après plusieurs années de participation bénévole à cette activité, nous pouvons dire qu'elle est positive. Cela se passe le plus souvent dans la bonne humeur, en bonne coopération avec les enseignants et la police. Merci à Réseau



Vélo 78 d'assumer depuis de nombreuses années l'organisation de cette activité éducative, certainement utile et assurément agréable. Les enfants semblent toujours contents.

PhC

C'est la troisième année que je participe à l'APER de Houilles, dans diverses écoles et je crois que tous les élèves de CM2 rencontrés sont intéressés par cette formation. Ils posent tout un tas de questions sur le matériel, l'entretien du vélo, le casque et prennent conscience que la rue est un endroit sérieux et dangereux, qu'il ne faut pas aborder sans être formé et avoir des connaissances.

Quelques-uns - rares - ne savent pas faire de vélo, généralement parce qu'ils n'en ont pas chez eux. Trois tours de cour avec un vélo emprunté à un camarade et tenu par deux formateurs et le tour est joué : ils savent faire du vélo. Quelle satisfaction pour le gamin et les formateurs !

Je dois reconnaître que si l'ambiance est aussi bonne, c'est grâce à l'accueil des enseignants qui ont préparé notre venue, assurent la discipline le cas échéant et complètent notre formation pendant les inter-classes.

Tout cela est une bonne expérience qu'il me sera agréable de renouveler.

JPF

Suite à deux participations consacrées à la maniabilité, j'avoue être plutôt enthousiasmé par celles-ci. Outre l'accueil, généralement cordial

et spontané du corps enseignant, il y a une envie partagée par tous de passer un moment convivial et détendu sur une activité de plein air et qui permet aux enfants de sortir de leur cadre.

Des bénévoles témoignent

Mais c'est aussi, pour moi, un moment d'étonnements renouvelés pour les raisons suivantes :

- certains enfants n'ont jamais assis leur postérieur sur une selle de vélo, mais sont avides d'apprendre, d'autres n'ont pas encore réglé leur problème d'orientation (gauche versus droite par exemple et vice-versa...), certains, enfin, sont très (voire trop) à l'aise ;
- la perception d'un danger potentiel sur les voies publiques reste plutôt évanescence.

Il y a une vraie convivialité, puisque le prêt de vélo entre les enfants (pour ceux qui n'en ont pas) se fait avec beaucoup de spontanéité (ce qui nécessite d'ailleurs de nombreux réglages à l'instant de l'échange, car les tailles de corps et de tête pour les casques sont souvent bien différentes à cet âge),

Il semble qu'il y ait des classes assez hétérogènes et c'est en accueillant les

enfants et en démarrant l'instruction que l'on en prend conscience. En d'autres termes, l'équilibre à trouver n'est pas seulement pour les enfants débutants...

On discerne assez vite les caractères : il faut être vigilant pour s'assurer que la participation est, autant que faire se peut, égale pour tous. Ce qui veut dire aussi que notre rôle n'est pas seulement d'enseigner la maniabilité ou la sécurité vélo, mais aussi d'être un peu pédagogues...

Une action et un suivi qui me paraissent très utiles, car c'est partager avec ces jeunes une réflexion sur quelques notions de leur propre sécurité et les aider à faire émerger une façon d'être dans la vie publique (bien modestement cependant...)

Et donc, à part une voix éraillée à la sortie des trois heures passées ensemble, c'est toujours avec joie, en tous les cas de mon côté, que j'effectue cette formation APER. Et que je recommande de poursuivre cette participation qui, malgré quelques difficultés d'organisation, permet aux jeunes qui la suivent et qui nous font aussi très bon accueil, d'être en contact avec des enseignants improvisés.

PhL



Les communes aiment le vélo : un peu, beaucoup

La véloroute Paris-Londres traverse les Yvelines



Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou de longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé (Source : Wikipédia)

Un schéma national

Elle s'intègre dans le "schéma directeur des itinéraires cyclables prioritaires" (dénomination d'origine), adopté le 15 décembre 1998 en Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT). Il est rapidement devenu le schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V). Ce schéma a fait l'objet d'une actualisation en 2009/2010, avec une validation à nouveau en CIADT le 11 mai 2010. Le nouveau schéma a été établi dans

le cadre d'une consultation tripartite lancée en 2009 auprès des collectivités et acteurs concernés, associant le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable, l'Association des Départements et Régions Cyclables (DRC) et l'Association Française des Véloroutes et voies vertes (AF3V - <http://www.af3v.org/>).

A terme, il représentera 20 000 km d'itinéraires cyclables.

Celle qui nous concerne directement est la véloroute Paris Londres ou Avenue Verte (www.avenuevertelondonparis.com/). Inaugurée depuis le 24 Juin 2012, elle constitue un linéaire d'environ 400 km (hormis le passage sous la Manche) entre les deux capitales.

Elle intéresse sept communes des Yve-

lines (soit 25 km) entre le pont de Chautou et Conflans-Sainte-Honorine : Chautou, Croissy, Le Pecq, Montesson, Sartrouville, Saint-Germain-en-Laye, Achères et Conflans-Sainte-Honorine. Si vous ne le connaissez pas, n'hésitez pas à le découvrir en vous rendant sur son tracé le long des berges et/ou en forêt. Une signalétique spécifique lui est consacrée.

Cet itinéraire continu, confortable et sécurisé est une réalisation remarquable avec quelques originalités dont le passage au travers du mur d'enceinte de la forêt de Saint-Germain peu avant l'étang du Corra, suivi d'un passage protégé jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine qui traverse la petite cité de la Garenne. **LC**

Maisons-Laffitte

LA ville qui ne veut pas de la véloroute...



Le passage de la véloroute par le parc de Maisons-Laffitte a été refusé tout net par Monsieur Myard, député-maire. A notre connaissance, c'est la seule commune de France qui ait rejeté en bloc ce projet qui met en valeur un parcours respectueux de l'environnement,

voirie n'est nécessaire !

Des indications au sol, assorties de quelques panneaux de signalisation, auraient suffi.

Mais le tort du tracé est de vouloir prendre le chemin le plus court entre le pont de la Deuxième DB et la forêt, à savoir

dédié au vélo et aux circulations douces.

On pourrait comprendre ce refus, si ce projet bouleversait le visage de la commune. Eh bien, non, c'est une de celles où pratiquement aucun travail de

l'avenue Albine, traversant le parc.

Où est le problème, me direz-vous, de passer par un axe vert large, rectiligne, avec une bonne visibilité pour tous les utilisateurs, et donc sans risque de conflit ? C'est compter sans les habitants du Parc, qui ne veulent pas de « circulation de transit », redoutant sans doute, dans leur imaginaire, des hordes de cyclistes, bruyants, sales et irrespectueux déferlant sur cet espace privilégié.

C'est mal connaître la réalité des choses car, de fait, les utilisateurs de véloroute sont des randonneurs paisibles et sans histoire, amateurs de nature et d'environnement préservé.

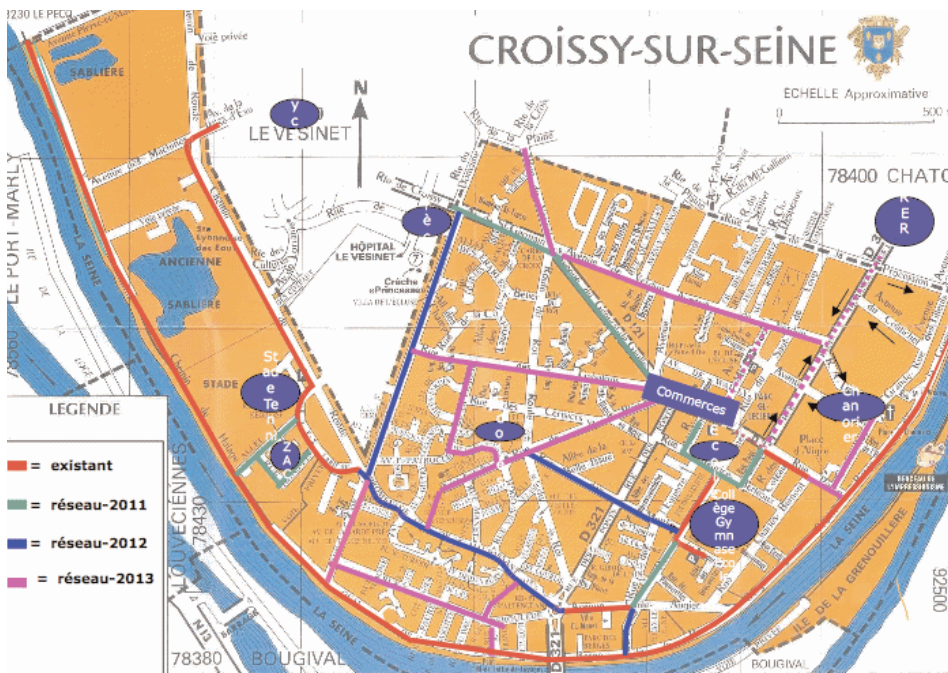
Néanmoins, tout le monde peut se tromper... Souhaitons que Maisons-Laffitte se rende compte de son erreur et que les habitants du Parc changent d'avis dans un futur proche. **LC**



passionnément, à la folie... pas du tout !

Croissy-sur-Seine

Un plan vélo pluriannuel



Les différentes phases des réalisations.

Si le réveil de la ville a été assez long en matière de circulation cycliste, il apparaît clairement que la municipalité a décidé de mettre le turbo depuis l'an dernier. Les réalisations qui ont vu le jour au cours de 2011 et de la présente année en sont l'illustration. La création de la véloroute Paris-Londres y a joué sa part, certes, mais ce n'est pas le seul déclencheur. Les autres raisons (tourisme, loisirs, énergie) sont trop connues pour qu'il soit nécessaire de revenir dessus. Il en est de même en matière de subventions pour le financement.

On trouvera ci-dessous les réalisations passées, les travaux imminents ainsi que les perspectives pour les années à venir. Certes, tout n'est pas parfait en la matière et il faut faire la distinction entre un simple marquage à contresens dans une zone 30 et une piste bien séparée comme par exemple celle de l'avenue du Général-de-Gaulle. Mais il faut aussi prendre en compte les problèmes techniques, les points de vue divergents des populations et le fait que le vélo n'a pas encore une place prépondérante dans notre Société.

Année 2011

Avenues de Saint-Germain et Charles-de-Gaulle (secteur centre-ville/limite de commune avec le Vésinet) : double

piste séparée.

Rue Maurice-Berteaux (secteur rue des Ponts/RD 321/rue Paul-Demange) : marquage au sol.

Rue Vaillant (secteur rue Maurice-Berteaux au boulevard Hostachy/centre-ville/zone commerciale) : marquage au sol.

Rue Paul Demange (secteur rue Maurice-Berteaux/rue Péron) : marquage au sol.

Rue de Seine (impasse des Drocourtes/avenue Émile-Augier) : marquage au sol ; voie séparée pour la partie impasse des Drocourtes/rue Maurice-Berteaux.

Année 2012

Le programme de la ZAC d'activités Claude-Monet est réalisé dans le cadre du développement économique sous délégation de la communauté de communes de la boucle de Seine (CCBS). Un marquage au sol existe dans cette ZAC, allée de Giverny jusqu'à la jonction avec la rue Ernest-Labiche. Il en est de même pour les rues Hans-List et Maurice Leblanc (quartier de l'école anglaise).

Chemin de halage, de l'école anglaise jusqu'au Pecq : élargissement de la voie et pose d'un liant hydraulique avec stabilité renforcée (comme au Pecq). Les travaux ont été achevés fin juillet.

La piste Paris-Londres aura été entièrement réalisée sur Croissy.

Rue de l'Ecluse (secteur carrefour Guy-de-Maupassant/avenue de Saint-Germain) : continuité de la piste avenue du Général-de-Gaulle/avenue de Saint-Germain. En partie descendante, site partagé jusqu'à la rue de la Princesse. Ensuite, le long du mur, piste séparée. En partie montante, piste séparée sur toute la longueur. Les pistes s'arrêteront au rond-point, début du Chemin de Ronde pour rejoindre la piste de la rue Ernest-Labiche qui a été élargie et séparée de la rue.

Rue Joséphine (secteur avenue Emile-Augier/berges de Seine) : marquage au sol.

Année 2013

Promenade Guy de Maupassant (secteur rue de l'Ecluse/carrefour Altenglan/RD321))

Rue des Moulins (secteur rue de la Plaine-rue de Seine).

Années 2014/2015/2016

Avenue de Verdun (secteur carrefour de la Croix/rue Paul-Demange).

Rue de l'Ecluse (secteur promenade Guy de Maupassant/berges de Seine)

Rue Paul Déroulède (secteur rue de l'Ecluse/carrefour Altenglan/RD321).

Rue de la Plaine (secteur centre-ville/parc de la Blonde-Paresseuse/promenade Guy-de-Maupassant).

Rue des Gabillons (secteur centre-ville/rue de l'Ecluse/berge de Seine).

Rue de la Prairie/rue de la Garenne (secteur rue des Gabillons/école Jules-Verne).

Rue du Vésinet (secteur carrefour de la Croix/limite communale avec le Vésinet) : jonction au réseau de cette commune.

Grande Rue : (secteur rue Péron/centre culturel et associatif de Croissy/salle polyvalente/bibliothèque/école de musique)

Rue Paul-Demange (secteur centre-ville en direction de la gare RER Chatou/Croissy).

Avenue Foch (secteur centre-ville en direction des bâtiments administratifs mairie/cimetière)

Nous suivrons toutes ces réalisations au fur et à mesure du calendrier.

J-CM



Les communes aiment le vélo : un peu, beaucoup

Andrésy

Passerelle sur la fin d'Oise

A l'état de projet depuis 2005, voté dans son principe par le Conseil Général des Yvelines (CG78) en juin 2010, les études d'avant-projet détaillé se terminent après quelques dernières réunions sur les mesures de sécurité possibles pour ralentir les automobilistes farouches qui sévissent toujours et les débouchés à privilégier. Le début des travaux est prévu au milieu de l'année 2013 et la mise en service en 2014. La durée des travaux se justifie par un phasage délicat, car les circulations véhicules à moteur, piétons, cyclistes... et bateaux seront maintenues avec peu de restrictions. Le coût des travaux est estimé dans la fourchette de 2 à 2,2 millions d'euros.

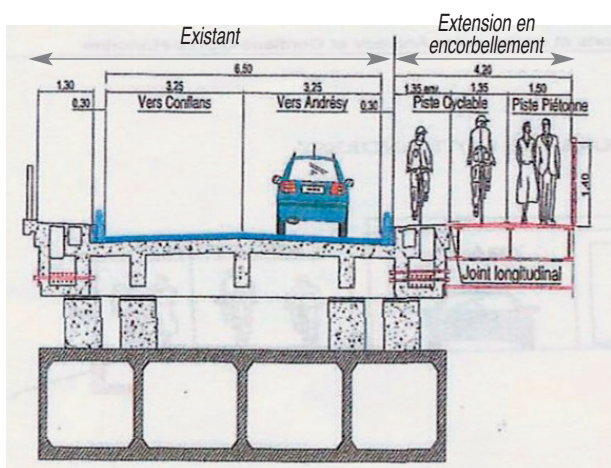
côté Conflans Sainte-Honorine concernent :

- les gares RER et SNCF Conflans fin d'Oise. Pour des raisons en partie budgétaires, l'aménagement conduit piétons et cyclistes jusqu'au rond-point.



Une amélioration de l'entrée directe vers les gares qui consiste à passer par le parking concédé est prévue. Actuellement l'endroit est difficile : pas de trottoir et les cyclistes sont obligés de pratiquer le double-sens sans signalisation particulière.

(espace d'expression de l'incivilité ordinaire) pourrait être supprimée. Un traitement par plateau semblable devrait être appliqué à la traversée du cours de Chimay. Une rampe devrait compléter à terme le changement de niveau entre cours de Chimay et chemin de touage.



Coupe de principe du pont sur la fin d'Oise

La coupe-type actuelle est une chaussée bi-directionnelle d'environ 7,5 mètres avec un trottoir de chaque côté d'environ 1,3 m en section courante. Après les travaux, le trottoir Nord sera élargi au minimum à 2,5 m (piste cyclable bi-directionnelle) plus 1,50 m (espace piétons). Pour créer la sur-largeur nécessaire par rapport à l'existant, la structure actuelle du pont sera élargie par un encorbellement côté amont de l'Oise dimensionné pour les faibles charges des circulations actives (piétons + vélos). Ce principe constructif a déjà été appliqué avec succès et réussite architecturale sur le pont de Neuville, quelques kilomètres en amont. Les liaisons en extrémité de passerelle

- la rive droite de la Seine. Le chemin de touage est aménagé pour les circulations actives depuis quelques années. La traversée actuelle du CD48 doit être révisée, avec création d'un plateau ralentisseur, un îlot médian

augmenté constituant un refuge, et très probablement une couleur uniforme, pour marquer la continuité du cheminement des usagers vulnérables (piétons et cyclistes). Compte tenu de l'absence de débouché à la sortie du rond-point, nous pensons que pour la sécurité générale, la voie de stockage véhicules en descendant du pont

augmente constitué un refuge, et très probablement une couleur uniforme, pour marquer la continuité du cheminement des usagers vulnérables (piétons et cyclistes). Compte tenu de l'absence de débouché à la sortie du rond-point, nous pensons que pour la sécurité générale, la voie de stockage véhicules en descendant du pont



Élargissement pour piétons et vélos du pont de Neuville (depuis 2006)



passionnément, à la folie... pas du tout !

Le Pecq

Sur la bonne voie (verte)

existantes de part et d'autre du CD48 (rue du général-Schweigsuth) et vers la rue Victor-Hugo ;

- le raccordement vers les bords de Seine (chemin de Smeth). Ce dernier raccordement permettra de relier Carrières-sous-Poissy (et Poissy) en restant de bout en bout en bord de Seine. Une difficulté qui a entraîné quelques réunions et réflexions supplémentaires est la prise en compte du nécessaire ralentissement des voitures qui descendent du pont vers Andrézy. En l'état actuel, l'indiscipline usuelle rend la traversée difficile et dangereuse (accident mortel déjà survenu en cet endroit). Compte tenu de divers paramètres techniques (entre autres fils d'eau et dévers de chaussée) le choix et la combinaison définitive entre plateaux, mini-giratoire, îlots, sinuosité du tracé, etc. ne sont pas figés.

Souhaitons en conclusion que la passerelle sur la fin d'Oise relance une dynamique de franchissement des fleuves de la région pour les circulations dites « douces ». Les traversées les plus fortement structurantes et souhaitées en priorité concernent Carrières-sur-Seine-Poissy-Port.

J-MJ



A l'occasion des Jeux Olympiques en Angleterre, le chemin de halage a été aménagé : il est large de trois mètres, réservé aux piétons et aux cyclistes. Les Alpicois ont été un peu perturbés mais ils devront se convaincre que c'est fait dans l'esprit, louable, de l'abandon de la voiture .

Cette Voie Verte a été inaugurée offi-

ciellement le 9 juin et baptisée « chemin de Barnes », en l'honneur de cette ville anglaise jumelée avec Le Pecq.

Il est, au demeurant, paradoxal de constater qu'il est plus facile d'aller à vélo en Angleterre qu'à Port-Marly puis Bougival !

Elle s'inscrit sur l'itinéraire de la Véloroute Paris Londres.

Le résultat est convaincant avec un aménagement de qualité entre Croissy et Montesson de deux kilomètres qui respecte l'esprit et l'environnement du site.

FP

Montesson

La ville « fervente du réseau et des circulations douces »

Voilà une municipalité qui a prouvé depuis longtemps son adhésion aux circulations douces, et leur intégration dans ses projets d'urbanisme. Au point que les premières pistes cyclables de la Boucle (à proximité des champs de salades et pour assurer la jonction du quartier des Rabaux au centre-ville et au collège Pablo-Picasso), mériteraient déjà un bon rafraîchissement quant à leur délimitation et leur marquage, tant elles ont été soumises aux intempéries hivernales de l'Île-de-France.

Mais la caractéristique principale de cette commune, c'est la mise en place d'un canevas de pistes en maillage, permettant d'une part la continuité de

son propre réseau au sein de la commune, et d'autre part celle du réseau existant et futur avec celui des municipalités voisines. C'est un « plus » particulièrement appréciable.

On peut donc citer les travaux en cours ou futurs :

Avenue Gabriel-Péri, le long de l'Institut Théophile-Roussel (tronçon terminé en mars 2012), dont la prolongation jusqu'à Sartrouville sera exécutée lors de l'aménagement de la ZAC de La Borde.

Lors de cet aménagement (à venir en 2013), le quadrillage sera finalisé, depuis le chemin de l'Espérance vers le quartier de La Borde et la véloroute

Paris-Londres sur le quai Georges-Sand.

Bien entendu, accueil favorable de la véloroute Paris-Londres, mais avec préservation des aménagements actuels sur les Rabaux et aménagement du chemin de La Borde pour accéder au parc départemental de l'Épinoche. Enfin, continuité du réseau le long et autour des aménagements de la nouvelle RD 121.

Voilà de belles perspectives d'ouverture pour un mode de déplacement qui va prendre de plus en plus sa place dans un monde condamné au renchérissement et à la raréfaction inéluctables des énergies fossiles. **PL**



Les communes aiment le vélo : un peu, beaucoup

Carrières-sur-Seine...

... bientôt « Carrières à vélo »

L'équipe municipale confirme sa volonté de développer un maillage de la ville et l'interconnexion sans discontinuité avec les communes voisines.



L'aménagement du rond-point

Nous vous proposons ci-dessous de revenir sur les projets annoncés en 2011 et qui se sont concrétisés en 2012.

Rappelons que depuis fin 2011, rue Pierre-Curie, le passage en zone 30 est effectif et sécurise ainsi la circulation tant à vélo qu'à pied des collégiens.

L'accès au nouveau centre (halle Carnot) :

- Rue du Maréchal-Foch : nouvelle piste cyclable bi-directionnelle, agrémentée d'îlots et d'arbres, offrant une distribution alternée du stationnement, ceci afin de limiter la vitesse.

- Liaison en amont de cette nouvelle piste cyclable à celle du Maréchal-Juin, par l'aménagement du rond-point. Dix-huit mois après notre première proposition, nous ne pouvons que nous réjouir de cette réalisation.

Nous développons ci-après les réalisations à venir 2012-2013, en aval de cette nouvelle piste cyclable rue du Maréchal-Foch :

- Comme nous l'annonçons l'an dernier, la liaison du lycée centre-ville (nouveau centre) sera bientôt effective. Tout d'abord, la piste cyclable actuelle rue des Vignes-Blanches a été entièrement refaite, avec une attention toute particulière portée à la sécurité.

Elle va être prolongée vers le nouveau centre par la création d'un aménagement

ment sécurisé au petit square dit « du 18 mars 1962 » qui reliera la rue des Vignes-Blanches à la rue du Moulin en traversant la RD121 rue du Général-Leclerc.

Elle sera prolongée rue des Catelaines - place des Carriers - rue Chantal-Mauduit, puis rejoindra ensuite l'avenue du Maréchal-Juin.

Toute la partie décrite précédemment sera en zone 30,

permettant l'accès en contre-sens de la rue Chantal-Mauduit.

L'ensemble des travaux a été voté et ils ont démarré cet été.

Projets 2013-2014.

A court terme, fin 2012-début 2013 :

- le prolongement de la rue du Maréchal Foch pour rejoindre le collège se fera par la création d'une piste cyclable rue Hoche et rue Arago afin de rejoindre celle de la rue Paul-Doumer ;

- cette piste rue Arago se prolongera aussi à la rue de la Longeraie, menant également au collège, mais surtout aux complexes sportifs, actuels et futurs pôles sportifs de la ville ;

- création d'un accès à la gare RER, permettant le

prolongement de la piste du Maréchal-Foch à la rue des Fermettes - rue Jules Ferry pour rejoindre la fin de la piste cyclable rue Pierre-Curie qui amène au parking de la gare (stationnement vélos).

La première phase de la future

piste cyclable de la RD 321 se fera dès l'obtention (prochaine) des subventions. Elle contribuera avec les deux phases à joindre la gare au lycée et de boucler la boucle à Carrières et son rattachement à la boucle de Seine.

A moyen terme (2013-2014)

- phase II et III de la RD 321 ;

- création d'un nouvel axe de déviation de l'entrée de Carrières, route de Chatou, pour rejoindre avec une piste cyclable le rond-point de Carrières-Montesson ;

- prolongation de la piste cyclable du maréchal Juin pour rejoindre celle des Vignes-Blanches ;

- aménagement du chemin de Halage en sortie de Carrières vers Bezons.

La très bonne nouvelle est l'implication de Bezons dans l'aménagement du chemin de Halage.

Nous reviendrons et développerons dans un prochain article sur notre site, le bénéfice pour les Carillons et pour nos autres voisins du 78 et 95 de ces créations.

Le projet prend un peu plus de retard du fait d'autorisations et d'obtentions administratives et même de négociations qui sont toujours en cours.

- La création d'une passerelle, avec accès partagé piétons-vélos en prolongement de l'A14 permettra de rejoindre l'île de Carrières (l'île est partagée avec Chatou, la partie Carrières commençant à l'entrée du golf). Cette proposition n'est actuellement qu'en phase d'étude.



La piste bidirectionnelle de la rue du Maréchal-Foch



passionnément, à la folie... pas du tout !

Saint-Germain-en-Laye

Le vélo gagne du terrain ...et en sécurité !

Nous saluons la concertation entre les deux municipalités pour que puisse être créée une prolongation de la piste cyclable en sortie de Carrières, plus précisément quai du Nymphée et quai George-Sand. La très bonne nouvelle, c'est que les travaux quai George-Sand sont commencés.

Cette piste permet de joindre notre chemin de Halage au chemin des Impressionnistes Chatou-Croissy et au prolongement des berges de Montesson, et ce sans discontinuité ou presque.

La boucle sera bouclée par les connexions précédemment décrites ci-dessus.

Enfin un grand merci au Maire-Adjoint à la sécurité et à l'urbanisme, pour son implication, avec les collaborateurs des services techniques, à l'étude des différentes propositions et à leur attachement à les concrétiser, avec une attention créative et adaptée.

Thierry Clauzel

Toutes les réalisations pour l'usage de la bicyclette bénéficient d'une très bonne coordination entre les membres du Comité Vélo, composé d'usagers de la bicyclette - à la fois dans leurs déplacements quotidiens et dans leurs trajets domicile-travail et vice-versa, y compris les élus et personnels municipaux qui y participent.

La dernière réunion de ce Comité, en décembre 2012, a été entièrement consacrée à l'instauration des "tourne-à-droite" au feu rouge pour les cyclistes. Les propositions des uns et des autres ont été examinées tour à tour, puis "notées", soit pour une mise en chantier rapide ou future éventuelle, soit pour leur abandon pur et simple. Cette coopération permet des avancées substantielles sur des problèmes précis, car "ce sont les petits ruisseaux

qui font les grandes rivières !"

En ce qui concerne l'Avenue Verte London-Paris, la réalisation du tronçon qui traverse la forêt de Saint-Germain au Nord, près de l'étang du Corra, est maintenant achevée, ainsi que son balisage. Nous avons suggéré une "inauguration en fanfare" avec notre Association au printemps prochain, puisque nos musiciens sont ambulants... en circulations douces.

Enfin, la capacité d'accueil du parking vélos actuel gratuit de 300 places - souterrain dans la gare RER de Saint-Germain - va être augmentée de 80 places supplémentaires.

Saint-Germain est donc sur la bonne voie pour améliorer son réseau vert, et diminuer par là-même sa production de CO2 ...

IS

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
 47, chemin du Tour des Bois
 78110 LE VESINET

Activités de Réseau Vélo 78



7 avril 2012 : Première expérience de vélo-école à Maisons-Laffitte.

← **3 juin 2012** : Participation à la Convergence francilienne vers Paris.

23 juin 2012 : Inauguration du Paris-Londres devant Notre-Dame à Paris. →

9 juin 2012 : Inauguration au Pecq de la "Barnes way", tronçon

local de la véloroute Paris-Londres.

Réseau Vélo 78 représente également les Yvelines et l'Île-de-France au sein de l'AF3V (Association Française des Véloroutes et Voies Vertes).

Les rencontres avec les mairies, communautés de communes, département, région sur des points d'aménagement particuliers sont également très fréquentes.

Proche d'autres associations, RV 78 est présente autant que faire se peut aux Assemblées Générales de celles-ci (CADEB, FUB, AF3V, IDF Environnement, Rueil-à-Vélo...).



17 septembre 2011 : Inauguration à Saint-Germain-en-Laye, en présence de la correspondante locale de Réseau Vélo 78, d'un parking à vélos couvert de 300 places.

24 septembre 2011 : 119 vélos marqués antiviol, à l'occasion de la Journée de la mobilité et de la sécurité routière au Vésinet.

9 octobre 2011 : Réseau Vélo fait sa sortie d'automne à l'étang du Corra.

8 janvier 2012 : Exploration de la voie verte Paris-Londres depuis la gare de Lyon jusqu'à Maisons-Laffitte.

Mars 2012 : Préparation à l'APER dans les écoles primaires de Houilles.

« 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

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 en qualité de

Membre sympathisant (6 euros)

Membre bienfaiteur (à partir de 15 euros)

Association (20 euros + 0,20 euro par adhérent)

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

à recevoir « La Lettre de Réseau Vélo 78 »

à être informé des actions (promenades, manifestations) de l'association.