

Editorial

Voies Vertes... prudence et respect



Depuis le pont de Chatou jusqu'à Conflans Sainte-Honorine, pour ne parler que du département des Yvelines, la véloroute Paris-Londres emprunte vingt kilomètres de chemins de halage et de chemins forestiers, exclusivement réservés à une circulation non motorisée.

A cela s'ajoutent les voiries interdites aux automobiles les dimanches et jours fériés, à Chatou, Carrières-sur-Seine, Rueil Malmaison...

Avec les derniers aménagements du chemin de halage à Carrières-sur-Seine, un itinéraire quasi-continu de quatre kilomètres sans voiture, entre Chatou et Bezons, est également praticable.

Ces nouveaux aménagements, qui constituent une petite révolution dans notre environnement périurbain local, ont largement augmenté les itinéraires réservés aux « circulations douces ».

A en juger par la fréquentation des usagers, qu'ils soient piétons, joggeurs, cyclistes, ils sont très appréciés. On constate, sans surprise, une forte affluence les week-ends et jours fériés, mais de nombreux promeneurs ou autres utilisateurs les empruntent également durant la semaine.

La cohabitation pacifique et sûre de ces différentes catégories d'usagers nécessite le respect de quelques règles de bon sens qu'il n'est pas inutile de rappeler.

Pour que tous ces utilisateurs se côtoient en bonne intelligence, il faut rappeler que des règles de cohabitation doivent s'appliquer et s'imposer, sans quoi des conflits peuvent aboutir à des accidents qui, même rares et majoritairement sans gravité, sont regrettables. Sur l'année 2013, trois accidents avérés sérieux ont eu lieu : deux sur la commune du Pecq où par deux fois un cycliste pressé a renversé un piéton et sur la commune de Montesson où un chien non maîtrisé par son propriétaire, a fait chuter lourdement un cycliste.

Nous rappelons donc que les utilisateurs de ces aménagements appelés « Voies Vertes » ont des droits mais aussi des devoirs.

Pour parler un peu technique, revenons au vocabulaire officiel : une Voie Verte est une voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés... pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers.

Les Voies Vertes sont donc des aménagements partagés par des utilisateurs aux pratiques, aux comportements, aux réactions et aux vitesses différentes : piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite, cavaliers, nous devons partager l'espace en tenant compte de cette diversité !

Afin de favoriser le respect de chacun

et la convivialité sur ces itinéraires, l'usage des Voies Vertes et Véloroutes demande de respecter la priorité au plus vulnérable et au plus lent. Extrait du code de conduite de l'AF3V (Association Française du développement des Véloroutes et Voies Vertes) :

- lors de votre déplacement, tenez-vous sur la droite, surtout sur des itinéraires très fréquentés. En groupe, évitez de prendre toute la largeur de la piste.

- lorsque vous vous arrêtez, positionnez vous sur le côté (bas-côtés ou espaces de repos) afin de ne pas encombrer la voie.

- cyclistes et rollers, avertissez les autres utilisateurs en utilisant votre sonnette (obligatoire pour les cyclistes). Ralentissez à l'approche des piétons et des enfants, ou lorsqu'il y a affluence. Tenez compte des chiens et des chevaux en évitant de les effrayer.

- propriétaires de chiens, tenez votre animal en laisse, en évitant de faire traverser la voie par cette dernière et de barrer tout le passage.

- le long de l'eau, respectez la tranquillité des pêcheurs. Pêcheurs, prenez soin que vos cannes à pêche ne gênent pas les usagers de la Voie Verte.

- si vous êtes un cycliste pressé, utilisez la route et non pas la véloroute. Enfin, il n'est pas interdit de se saluer et de sourire lorsqu'on se croise ...

Franchir la Seine à vélo :

Quand passerons-nous la passerelle ?

Au fil du temps, grâce aux efforts des collectivités et associations, les berges de la Seine deviennent de plus en plus accessibles à nos bicyclettes. La promenade bleue entre Nanterre et Chatou et l'itinéraire du Paris-Londres qui longe la Seine depuis l'île Saint Denis jusqu'à Maisons-Laffitte en sont de bons exemples.

Cette passerelle lancée entre les ponts de Bezons et Chatou permettrait un accès à vélo, pour les habitants de la Boucle de Montesson, aux pôles d'emplois et universitaires de La Défense. La ville de Nanterre serait également accessible. Elle fournirait en outre, pour le Nord-Ouest de Paris, un accès direct à la voie verte Paris-Londres, à la forêt de

certaines associations au début des années 90. A l'époque, la Société des Autoroutes Paris-Normandie avait refusé cette installation.

Le projet Eole, visant à prolonger le RER E jusqu'à Mantes, présente une nouvelle opportunité d'associer une passerelle circulations douces à l'ouvrage ferroviaire (pont de Rouen) qui lui fera franchir la Seine à Nanterre.

Dix associations riveraines, dont Réseau Vélo 78, ont demandé par courrier au Président de la Région Ile-de-France de prendre en compte cette opportunité qui participerait à la réalisation des objectifs de la Région en matière de circulations douces. La Région a présenté un accueil favorable à cette requête qu'elle peut financer partiellement sans être ni décideur, ni maître d'ouvrage. L'intérêt de la Région pour le projet donne donc un nouvel espoir mais les obstacles à surmonter demeurent nombreux. Il reste en particulier à trouver un maître d'ouvrage pouvant porter le projet.



La passerelle dans le projet Eole

Par contre, lorsqu'il faut franchir cette même Seine, nous en sommes réduits à emprunter les quelques ponts routiers existants qui constituent autant de goulets d'étranglement saturés par le trafic automobile.

Entre le pont de Chatou, où les cyclistes circulent tant bien que mal sur le trottoir, et le pont de Bezons qui, lui, a été doté, avec l'arrivée du tramway, de passerelles en encorbellement pour les piétons et vélos, la construction d'une passerelle permettrait de relier la zone de 200 000 emplois de Nanterre/La Défense aux communes de la boucle de la Seine par des itinéraires moins soumis aux dangers automobiles que ceux convergeant vers les ponts.

Saint-Germain-en-Laye et autres possibilités de promenades cyclistes dans cette partie des Yvelines.

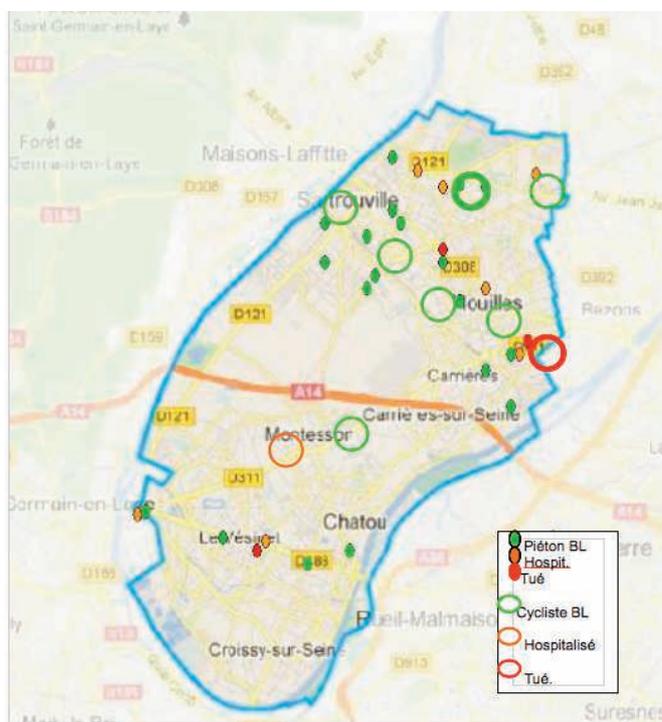
Le Syndicat Mixte pour l'aménagement, la gestion et l'entretien des berges de la Seine et de l'Oise (SMSO), aujourd'hui maître d'ouvrage pour trois passerelles (Mantes-Limay, Meulan-Les Mureaux, Poissy-Carrières-sous-Poissy) a lancé des études sur dix possibilités de franchissement entre le pont de Bezons et le pont de Sartrouville. Parmi ces projets figure celui consistant à accrocher une passerelle à la partie inférieure du pont de l'autoroute A14 à Carrières-sur-Seine entre les deux bandes de l'autoroute. Une demande dans ce sens avait déjà été faite par

Les associations signataires de la demande adressée à la Région s'emploient à sensibiliser les municipalités et Conseils Généraux pouvant être concernés afin de faire aboutir ce projet qui favoriserait grandement la pratique du vélo entre Paris-La Défense et la banlieue ouest.

PhL

Les risques de déplacements à vélo dans la Boucle

La carte de localisation des accidents a été publiée dans la lettre du CADEB d'octobre 2013 : http://www.cadeb.org/wpcontent/uploads/2013/10/lettre47_cadeb_octobre2013.pdf



En 2012, sur soixante-quatorze accidents recensés par la Direction départementale des Yvelines : trois tués, vingt-neuf blessés hospitalisés, cinquante-cinq blessés (plus d'une centaine en réalité) dont dix accidents cyclistes : cinq à Sartrouville, trois à Houilles, deux à Montesson.

A Houilles, un cycliste de cinquante-sept ans a été tué par un semi-remorque (scénario habituel) le 12 décembre à 15h 45, à l'intersection du boulevard Jean-Jaurès et de la rue La Fontaine. Une cycliste de quarante-sept ans a été blessée par une conductrice VL de soixante-huit ans à l'intersection Hoche/Marchand le 27 mars. Un cycliste de trente-quatre ans a été blessé par une conductrice VL de

vingt ans à l'intersection Yser/Renan le 20 octobre.

A Montesson, le 8 septembre à 18h 45 devant les écoles Jean Zay-Jean Moulin, un garçon de dix ans, renversé par une conductrice VL de quarante ans, est blessé et hospitalisé. Un cycliste de dix-huit ans est blessé par une conductrice VL de cinquante ans, à l'intersection Pourtour/Sainte-Honorine le 19 août.

A Sartrouville, à l'intersection Bezons/Grétry, deux cyclistes de cinquante-six et quarante-neuf ans ont été blessés par des conducteurs VL de quatre-vingt cinq et trente-quatre ans les 2 janvier et 2 avril ; deux autres cyclistes de dix-sept et trente-deux ans ont été bles-

sés par un autobus avenue de la Convention le 22 novembre et par une conductrice de VL de trente-et-un ans, avenue Clémenceau le 25 septembre. Enfin, un cycliste de soixante-deux ans a heurté une piétonne de quinze ans rue de la Constituante, le 17 février à 15h 10. Les deux sont blessés.

Les diagnostics de sécurité des aménagements cyclables sont terminés pour les communes de Croissy, Le Vésinet, Montesson et Chatou (fichiers pdf sur demande). Le risque de circuler à vélo est très faible à condition d'éviter le scénario mortel avec les poids-lourds et connaître les ruptures de sécurité des aménagements cyclables.

Appel à la population cycliste

Depuis maintenant 18 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 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 250 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.

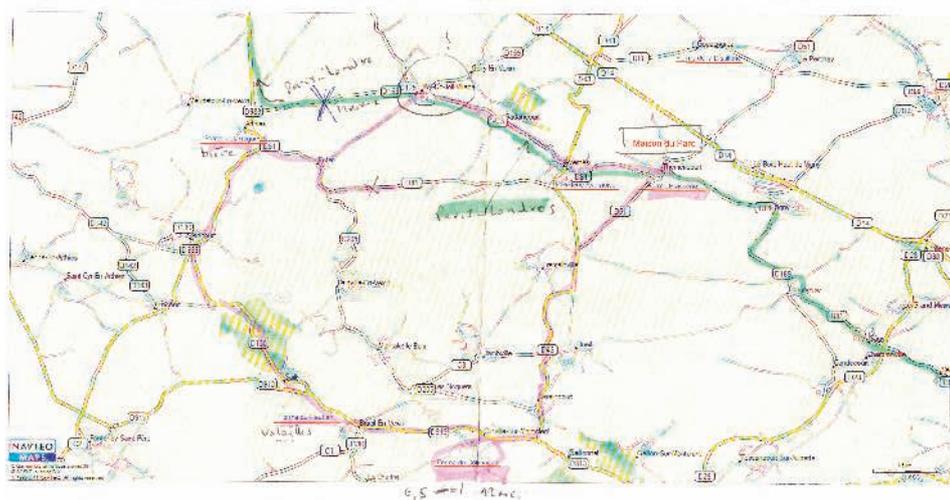
Si vous êtes intéressé, n'hésitez pas à nous contacter : reseau.velo.78@club-internet.fr

Lionel Carrara
Président

PS

Dimanche 20 octobre

A la découverte des producteurs du Vexin



Invité par le Codep95, via Réseau Vélo 78, je me suis laissé tenter par ce sympathique programme et le Vexin dont je ne me lasse pas.

Pensez donc, pour les producteurs : la cidrerie d'Arthies, la ferme du Haubert à Breuil-en-Vexin (volailles en plein air), la ferme du Colimaçon à Oinville-sur-Montcient, la brasserie du Vexin et l'huilerie avernoise et d'autres comme la ferme de la Distillerie (moutarde et lentilles) - non visitée en ce qui me concerne.

Quant au Vexin lui-même, depuis le Paris-Londres à vélo, on ne cesse de le traverser puisqu'une petite partie passe au nord de cette sorte de boucle, on peut dire gustative puisqu'à chaque étape nous étions invités à goûter préparation d'escargots, à boire cidre et bière... mais on n'a pas noté de mélange détonnant.

Et tout ceci, découvert sur à peine quarante kilomètres en pédalant à vitesse modeste, mais on s'est quand même rappelé que le Vexin n'était pas plat ! Le point de départ était la Maison du

Parc naturel du Vexin à Théméricourt, où une quarantaine (selon moi) de cyclistes se sont retrouvés avec un bel accueil.

Mais hélas cette journée commençait très mal avec une pluie diluvienne jusqu'à bien dix heures et demi ; la troupe a fini par s'élancer courageusement, avec le joli spectacle des capes de pluie de toutes les couleurs, mais bien vite le soleil a fait son apparition. On a apprécié la belle organisation de la Maison du Parc, et on en profite pour remercier Irène Hedrich et son équipe en particulier la voiture-balai permettant de collecter nos achats pour les retrouver à Théméricourt .

Et si c'était à refaire... vous devinez la réponse !

Jean-Claude Marquet



Dès 1897 : plus fort que la VéloRoute Nantes-Mer Noire...

Un viaduc cyclable autour du monde

Etant donné l'état actuel des voies de communication, le tour du monde en bicyclette offre mille difficultés sur lesquelles il serait oiseux d'insister.

Aussi, depuis longtemps, l'idée est-elle venue à chacun d'établir autour de notre globe une longue piste parfaitement plane et sans interruption, sorte de ruban enserrant la terre.

Jusqu'à présent, ce joli projet demeura dans le domaine de l'utopie. Nous sommes à la veille de le voir entrer dans le champ de la réalité par la voie de la science alliée au capital.

Une grande Société, en effet, vient de se fonder sous ce titre : Société Générale des Viaducs Cyclables Autour du Monde, au capital de 1 000 000 000 de francs.

Car un milliard, un simple petit milliard, suffira pour la mise en œuvre de ce projet grandiose. Quant aux profits, ils seront incalculables.

Imaginez-vous un fantastique et léger viaduc, interminable, monté sur piliers de bambou !

Sans compter que l'effet en sera fort élégant et des plus japonais.

La piste se compose d'un léger plancher en bois de teck recouvert de pégamoïd, substance imputrescible, imperméable et infiniment roulante.

Dans la traversée de la mer, les piliers porteront sur d'énormes flotteurs dont la forme hélico-épicycloïdale les garantit, à peu près, de tout mouvement.

Les ingénieurs de la Société Générale des Viaducs Cyclables Autour du Monde affirment que leur première route sera prête pour l'Exposition de 1900.

En voici l'itinéraire : Paris (Courbevoie) - Brest - Halifax - Vancouver - Hawaï - Japon - Chine - Asie - Caucase - Russie - Allemagne - Paris (Courbevoie).

Tous les cent kilomètres, les voyageurs rencontreront un établissement des plus confortables servant à la fois d'hôtel, de restaurant, de magasin de ravitaillement et de réparation, etc, etc (au total, pour l'ensemble du parcours, environ cinq cents établissements de ce genre qui constitueront pour la Société une source

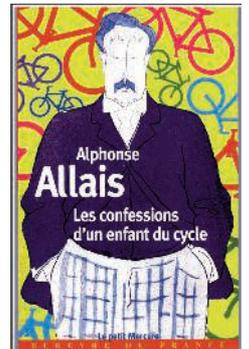
de bénéfices énormes).

Il est bien certain qu'un voyage autour du monde accompli dans ces conditions sera mal fait pour renseigner le touriste sur l'ethnographie des pays qu'il traverse, sur leur faune, sur leur flore, sur leurs ressources minières, sur leur linguistique, sur leurs manifestations d'art, etc. etc.

Telle n'est pas, d'ailleurs, la prétention de la Société Générale des Viaducs Cyclables Autour du Monde.

Elle a tout simplement voulu faciliter les longs voyages à messieurs les détenteurs de cycles ou moto-cars légers, en même temps qu'offrir à l'épargne cosmopolite un de ces placements comme on n'en rencontre pas deux dans un siècle.

AA



Mésaventures d'un cycliste naïf...

I

Souhaitant aller découvrir les circuits verts de Bourgogne, je me suis innocemment présenté à une gare SNCF pour prendre un billet de train et un accompagnement vélo de Paris à Macon-Loche par le TGV. Oups ! Grave erreur : il n'y a pas de résa vélo sur le TGV Paris-Lyon, pour la simple et bonne raison que ces trains ne sont pas équipés de local à vélos. Ah mais ! On ne mélange pas grandes et petites vitesses. Qu'on se le tienne pour dit... Alors il reste toujours la possibilité de partir de Dijon, avec au retour, le vélo sur les genoux car le compartiment à vélos est équipé de sièges réservés pour les voyageurs. Comprenez qui pourra...

Il reste encore de belles marges de progrès à notre compagnie nationale

sur ces trajets à grande vitesse, l'honnêteté du voyageur que je suis ayant cependant testé une belle disponibilité sur les réseaux régionaux.

II

Départ de Cenon (banlieue de Bordeaux) pour aller sur la côte atlantique par un jour de septembre non pas pluvieux mais plutôt venteux. Eh bien, il me faut encore remercier une étudiante amoureuse du vélo qui m'a orienté dans les dédales permettant d'accéder au pont auto-levant Chaban-Delmas, équipé d'une magnifique voie de circulation douce mais sans accès ni voie de sortie pour gagner la voie verte qui part du nord de Bordeaux... cette dernière elle-même déviée en raison de travaux sur un axe routier majeur

jusque courant 2014. Une ou des associations locales ont donc mis en place une déviation, pas mal faite d'ailleurs, sauf qu'au départ de celle-ci le panneau de signalisation n'existe plus dans un des deux sens et qu'un peu plus loin, déjà embarqué sur une fausse piste sans le savoir, un panneau de la voie normale est sciemment dévié vers une mauvaise direction. Heureusement qu'un brin de sens de l'orientation m'a fait comprendre que lorsque le matin j'ai le soleil dans les yeux, ce n'est pas le chemin de l'océan...

Moralité : savoir rester critique sur son choix d'itinéraire et savoir faire demi-tour à temps peuvent permettre d'éviter des kilomètres inutiles, surtout lorsqu'un fort vent de face s'inscrit à la sortie du jour...

PL

Randonnée

La Sardaigne à vélo



Cadre de la randonnée

Un projet souhaité par deux personnes : Annie et Marie France* auquel je me suis joint très vite.

Saison : début de l'automne, du 5 au 18 octobre. Dans ces îles du sud, nous sommes à peu près sûrs de retrouver le temps de l'été.

Forme : accompagnés d'une voiture, soit en location sur place, soit au départ de Houilles. Cela encourage des personnes affolées par le transport des bagages. La présence d'un véhicule est sécurisante. Une quatrième personne s'est jointe à nous qui a accepté de conduire : elle aime la marche mais pas le vélo. Il faudra penser à des journées 50/50.

Comment se rendre en Sardaigne :

L'avion : rapide mais avec trois inconvénients :

- plus cher que le bateau
- supplément de quatre-vingt Euros par voyage pour le transport du vélo
- conditionnement du vélo délicat et transport à l'aéroport un peu compliqué.

Finalement, nous avons opté pour le bateau Marseille-Porto Torres avec départ de Houilles en voiture à trois, la quatrième nous rejoignant à Marseille directement, d'où la nécessité d'un véhicule assez grand pour vélos+bagages+quatre personnes : un espace Renault loué a fait l'affaire...

La randonnée

Nous débarquons à Porto Torres, au nord-ouest de l'île, le mardi 7 octobre à 11h 30, après deux jours de voyage, le premier pour nous rendre à Marseille et

le deuxième pour la traversée 18h30 11h 30 via Propriano. Nous avons profité de la matinée du lundi pour visiter le Muséum. Magnifique !

Le temps est superbe comme on pouvait s'y attendre dans un île de la Méditerranée, cette « mer au milieu des terres » chantée par Tino Rossi.

En route

Nous nous éloignons à quelques kilomètres du port, et profitons du parking d'un hôtel. pour nous transformer en cyclistes. Tenues enfilées, pneus gonflés à bloc, réglages effectués - il est important d'avoir du matériel de qualité, en bon état de marche et un équipement adapté - nous pédalons gaiement sur la route qui longe la côte nord de l'île avec pour objectif la ville de Santa Theresa de Gallura.

Quatre-vingt dix kilomètres séparent les deux villes et nous nous sentons en forme pour en faire la plus grande partie à vélo, le reste pouvant être effectué en voiture.

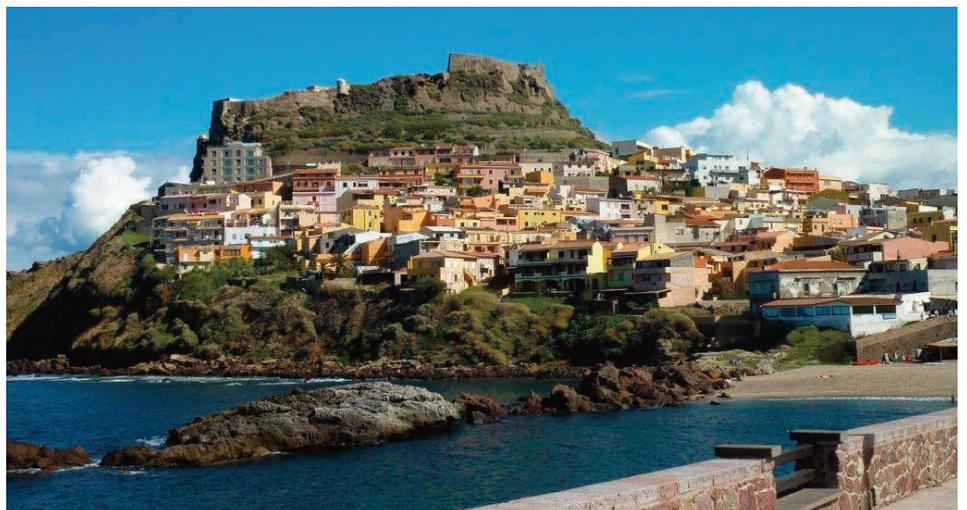
Castelsardo sera notre première étape, à vingt-cinq kilomètres : une très belle ville avec ses maisons colorées perchées sur le rocher. Quelques achats, pain, fromage sarde, yaourts et fruits pour notre déjeuner. Ce sera notre menu, sobre mais efficace, pour les dix jours à venir : il est important d'avoir à peu près le même régime équilibré...

Comme la marche mais avec un plus grand rayon d'action, le pédalage nous

permet de *plonger* dans le pays. Les sensations multiples, odeurs, vue, vent léger et soleil sur le visage, route avec ses côtes inévitables toujours suivies de descentes appréciables, nous envahissent et nous immergent en quelques minutes dans la réalité géographique de l'île. Parfois, nous longeons la mer, bleue, et puis nous en éloignons et sommes dans les terres. Beaucoup de champs cultivés : artichauts, tomates, bien mûres et qui nous font envie. On voit aussi des vignes, et surtout, abondantes et bien mûres en cette saison, des figues de barbarie. Au loin les montagnes auxquelles nous nous attaquerons dans deux jours. Les côtes et descentes se succèdent, le vent souffle à peu près dans le bon sens... Il fait bon rouler ensemble, ou même seul, car chacun le fait à son rythme, avec une règle impérative : s'attendre de temps en temps -jamais au-delà d'une heure. La voiture qui transporte l'intendance est là au détour d'un virage pour nous le rappeler tous les quinze/vingt kilomètres. C'est l'occasion de faire une pause et de partager nos impressions, autour d'une gorgée d'eau, d'un fruit - le raisin, entre autres, est délicieux - ou d'une friandise.

Vers 17h30, arrêt de la rando vélo ; la voiture fera le reste, soit environ quinze kilomètres.

Il est 18h quand nous entrons dans la ville de Santa Theresa de Gallura. Les





Bed and Breakfast abondent et nous offrent (en cette saison) pour 25 Euros par personne le gîte et le petit déjeuner. Nous sommes bien accueillis. Les Sardes sont gentils, agréables, ouverts avec les touristes, heureux de nous accueillir mais n'en font pas trop ! Ils vivent tranquilles sur leur île et ne semblent pas obsédés par le fait d'attirer le tourisme à tout prix. Il existe des « Agriturismo », sorte d'accueil, à la ferme, plus chers que le B and B, mais ils ne semblent pas ouverts en cette saison. Le soir, c'est un plaisir d'aller prendre un bon repas dans le restaurant le plus proche. Ils font bien les pâtes et surtout les produits de la mer, en particuliers le

calamar grillé dont raffolent mes compagnes de voyage. Les journées suivantes sont bâties sur le même modèle : vélo de 9h30 à 17h avec pause plus ou moins longue pour le repas. À Palau, nous nous offrons une traversée et une promenade sur une île. Près d'Olbia, un site préhistorique est indiqué mais... introuvable. La partie montagneuse de la randonnée nous offrira d'autres plaisirs avec ses difficultés. L'effort que demande le fait de tenir bon dans les montées est atténué par une pause, pour prendre des photos, admirer un site... Chacun le gère à son rythme et celui ou celle qui est fatigué(e) peut sans honte s'installer dans le véhicule. Ici, un marchand ambulante de fromages de brebis nous propose ses produits. Là, nous ferons une pause au bord d'un « beau lac tout bleu » avec des pêcheurs qui s'adonnent à leur passion assis sur une petite embarcation. Tempio Pausania nous offre le charme de ses rues étroites. Attablés à la terrasse d'un café, alors que nous prenons le soleil en sirotant notre boisson préférée, nous assistons à un enterrement traditionnel. Le culte des personnes disparues semble important, à en juger par les affiches qui rappellent le souvenir des défunts.

Chaque soir, la recherche d'un hôtel est l'occasion d'un contact chaleureux avec des personnes soucieuses de nous rendre service. Les hébergements comme les journées se suivent et ne se ressemblent pas. Dans le golfe d'Aranci, nous ferons trempette dans l'eau transparente et encore chaude de la Méditerranée.

Voilà en quelques lignes un aperçu de cette randonnée cycliste. Merci à Réseau Vélo 78 de nous avoir donné l'occasion de partager les mille et une impressions et sensations que procure le déplacement à bicyclette, ce petit engin à deux roues sur lequel nous avons parcouru environ 400 kilomètres en sept jours.

PhC

* Fondatrice de l'association *Bambins des Bidonvilles à Arequipa*



Le Chemin de Seine

Le Conseil général des Yvelines a lancé dès février 2012 le projet du « Chemin de Seine » : un ensemble de circuits pédestres et cyclables permettant la découverte de la Seine et de sa vallée dans sa totalité.

La réalisation de ce « Chemin de Seine », maillage de circulations douces en vallée de Seine, fait partie des actions menées par le Département dans le cadre du plan « Yvelines Seine » voté en février 2012. Il a pour objet la poursuite et l'accélération de l'investissement départemental sur l'axe Seine-Paris-Yvelines-Rouen-Le Havre.

Le « Chemin de Seine » s'inscrit dans la politique en faveur de l'amélioration des déplacements doux, du cadre de vie des Yvelinois et de l'environnement.



Il a donc pour objectif de développer un réseau de circulations douces continu le long de la Seine, de valoriser les sites qui forgent son identité et de promouvoir sa vocation touristique.

Les circuits présentés offrent des cheminements pédestres et cyclables sur

les rives droite et gauche et proposent également une offre complémentaire de petites boucles de randonnée.

Nous ne pouvons que soutenir ce projet d'envergure qui permettra, à terme, une liaison pour les piétons et cyclistes de Paris à Rouen-Le Havre. Cela contribuera fortement à la restauration et à la valorisation de la Seine et de sites remarquables de part et d'autre de ce beau fleuve .

Mais la tâche est complexe, ardue et coûteuse. Beaucoup reste à faire.

Ce n'est pas notre adhérent Alain Planche, qui connaît comme sa poche le secteur entre Triel et Mantes-la-Jolie, qui nous contredira, même si un effort a été accompli sur la commune des Mureaux. Voir photo...

LC

Partage de la voirie entre les usagers

Quel Maire serez-vous ?

La voie publique accueille un grand nombre de publics bien différents : chauffeurs de camion ou de voiture, cyclomotoristes, cyclistes, piétons... qui, au lieu de seulement cohabiter, doivent s'harmoniser. Une harmonisation où les plus légers, les plus « faibles », doivent trouver une place au même titre que les plus lourds, les plus « forts »...

La sécurité des plus vulnérables d'entre nous, nos enfants et nos aînés, valides ou handicapés, quel que soit leur mode de déplacement, voilà un enjeu de gouvernance locale ! Les leviers sont bien au niveau communal, ne nous trompons pas !

Dans quelques semaines, des équipes renouvelées, voire de nouvelles équipes, prendrons en main la destinée de nos villes.

Les prochaines élections sont une occasion à ne pas manquer :

- pour faire connaître les enjeux
- pour partager les bonnes pratiques.

N'hésitez pas à questionner les candidats qui proposent de se mettre au service de leurs concitoyens et à faire connaître leurs réponses le plus largement possible pour que chacun puisse choisir en conscience.

Voici un petit quiz qui pourra vous aider à engager un dialogue dans la bonne humeur !

Question 1

Sachant que la distance d'arrêt d'une voiture à 30 km/h est de 13 mètres (la longueur de trois voitures stationnées), quelle est la distance d'arrêt à 50 km/h ?

A : 17 mètres (soit quatre voitures stationnées au lieu de trois)

B : 21 mètres (soit cinq voitures stationnées au lieu de trois)

C : 26 mètres (soit le double, six voitures stationnées)

Question 2

« Zone de rencontre » : quelle est l'illustration qui vous fait penser à ce terme ?



A



B



C

Question 3

Quelle est votre réaction lorsque vous voyez ce panneau ?

A : Un contresens, vous ne trouvez pas ?

B : Un double-sens cyclable, une vraie sécurité, yeux dans les yeux, le retour d'expérience le montre.



C : Pourquoi la flèche pour le vélo est-elle vers le bas ? Encore quelqu'un qui n'aime pas les vélos !

Question 4

Pourquoi s'occuper des usagers vulnérables de la voirie ?

A : parce qu'il est normal au volant d'adopter un comportement de tolérance et de civisme envers autrui : plus lourd, plus de responsabilités !

B : pour améliorer les statistiques de sécurité sur le territoire, c'est bon pour la réélection.

C : Pour éviter qu'un automobiliste ait une crise cardiaque lorsqu'il voit au dernier moment un piéton ou un dangereux cycliste.



Question 5

Avec « la Ville à 30 », le 30 km/h devient la règle et le 50 km/h, l'exception. Qu'en pensez-vous ?

A : Un rêve de doux illuminé !

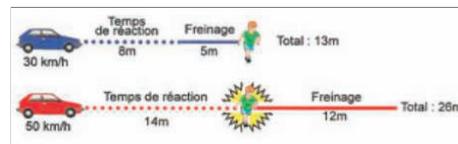
B : De toute façon, je n'arrive pas à 50, même

en pédalant fort !

C : Une réalité pour une vingtaine de villes franciliennes !

Réponses commentées

1: C 26 mètres, deux fois plus qu'à 30 km/h.



Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste, à 50 km/h le risque de décès est multiplié par neuf par rapport à un choc à 30 km/h ! L'apaisement des vitesses permet d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables et de redonner confiance dans les espaces publics.

Source : Certu in <http://ville30.org/le-concept-de-ville-30/30-kmh-et-securite/>

2 : A Priorité aux plus vulnérables : piéton sur vélo, vélo sur véhicules motorisés.

«Une zone de rencontre est une section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse de ces derniers y est limitée à 20 km/h. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.» Art R 110-21

L'introduction de cette nouvelle zone de circulation apaisée, intermédiaire entre aire piétonne et zone 30, vise à une meilleure lisibilité pour l'ensemble des usagers de l'espace public. Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules à faible vitesse au centre de la rue. Le terme « rencontre » souligne que les conflits doivent se gérer, non par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie.

Source : http://www.securiteroutiere.gouv.fr/content/download/3189/28063/version/1/file/guide_tech_n_fiche3_tech_nique_zone_rencontre_cle0262fe.pdf

3 : B Double-sens cyclable : simple et vertueux



Un tel aménagement est désormais la règle en zone 30, cycliste et automobiliste se rencontrent en face-à-face et se voient mieux. Cet aménagement a deux avantages : les trajets à vélo sont plus courts et plus directs et les grands axes, moins adaptés au vélo, peuvent être évités.

Depuis 1996, le double-sens cyclable est un aménagement conforme à la législation française selon le Code général des collectivités territoriales, article L2213-2 de 1996, avec des panneaux spécifiques depuis 1998, et une législation consolidée en 2005. Le double-sens cyclable peut s'appliquer à toute rue en sens unique, même à 50, sur simple arrêté municipal.

En France, depuis 2005, 90% des rues à sens unique dans la ville d'Illkirch-Graffenstaden (67) sont autorisées au double-sens cyclable. Une étude a confirmé l'utilité et la sécurité de cet aménagement avant sa généralisation. Définition du double-sens cyclable : "Rue à double-sens dont un sens est réservé aux cycles." Autrement dit, c'est une rue à sens unique pour les véhicules motorisés, mais ouverte dans les deux sens aux cyclistes.

Source : <http://velobuc.free.fr/double-senscyclable.html>

4 : A plus lourd, plus rapide et plus dangereux, !

Depuis les années 50, la voiture a grignoté sur l'espace des autres usagers et se retrouve à prendre une place prépondérante aujourd'hui. Plus on est lourd, plus on est rapide, plus on est un danger pour les piétons, cyclistes,

enfants, personnes âgées et handicapées. Conscient de la responsabilité centrale des véhicules motorisés dans l'espace urbain, la question des usagers vulnérables constitue un nouveau thème de l'épreuve de conduite du permis de conduire. Avec un message central : la route n'appartient pas qu'aux automobilistes.

Source : <http://www.permisecole.com/dossiers-thematiques-code-de-la-route/les-usagers-vulnerables-savoir-les-respecter>

5 : C ne confondons pas vitesse de pointe et vitesse moyenne !

30 km/h et temps de parcours : un trajet en milieu dense a nécessairement un profil de vitesse en dent de scie où le 50 km/h n'est atteint que très rarement. Pour le peu de distance parcourue dans les voies résidentielles, commerciales... par rapport aux axes de transit, la différence se compte en secondes. Les élus qui l'ont compris et ont eu le courage de l'expliquer ont adopté la ville 30 !

Exemples de villes franciliennes : Bougival-78 (2011), Fontenay-aux-Roses-92 (2005), Sceaux-92 (2008), Clamart-92 (2007), Clichy-La Garenne-92(2008), Sèvres-92 (2008), Chaville-92 (2010) Le Plessis-Pâté-91 (2011), Nogent-sur-Marne-94 (2006), Rungis-94 (2007), Melun-77 (2013), Fontainebleau-77 (2010)...

Source : <http://ville30.org/le-concept-de-ville-30/30-kmh-et-temps-de-parcours/>

JG

André

Des zones 30 et de rencontre



Début décembre, c'est déjà un peu un avant-goût de

Noël pour les cyclistes. Avec les quelques redoux de fin d'automne, les panneaux « zone 30 » ont poussé comme des champignons autour du centre ancien. Il faut avouer que dans le dédale des vieilles rues, il est difficile de ne pas penser circulation apaisée et « double-sens cyclables » corollaires pour faire bonne mesure. Certaines portions de rues étroites et sans trottoir obtiennent même la faveur de devenir « zone de rencontre ».

Quelques compléments vont certainement bientôt arriver :

- des pictogrammes « sauf vélo » sous les sens interdits
- un marquage au sol en sortie de sens réservé au vélo balisage.

Le travail réalisé est déjà bien et il ne faut donc pas s'arrêter en si bon chemin.

J-MJ



Pictogramme et flèche

Le Pecq

Rencontre avec Madame le Maire

Suite à notre demande, nous avons été reçus au mois d'octobre par Madame le Maire Laurence Bernard (élue en janvier 2013 et succédant à Monsieur Alain Gournac, démissionnaire) et Monsieur Franck Chef dor, Maire adjoint à l'urbanisme, aux transports et à la circulation.

Au cours de cet entretien, nous avons débattu de sujets qui nous tiennent à cœur : environnement, circulation, transports sur la commune du Pecq et leurs interactions avec les communes voisines.

Nous avons été convaincus par la très forte sensibilité de Madame le Maire à la qualité environnementale du Pecq, qu'elle souhaite développer. Mais, en termes de déplacements sur la commune, la situation géographique particulière du Pecq - resserrée sur un seul pont de traversée de la Seine, avec une moitié de ville à flanc de coteau et deux départementales à fort trafic automobile la traversant - ne facilite pas les choses.

Liaison

Le Pecq-Saint-Germain

Réseau Vélo 78 a insisté sur la nécessité d'une liaison cyclable avec Saint-Germain qui constituerait un maillon très intéressant pour de nombreux cyclistes

A ce jour, l'accès par la D190, dite «côte de Saint-Germain» très emprun-

tée, n'est pas sécurisé et constitue un point noir. Le sentiment d'insécurité est accentué par le muret séparateur en milieu de chaussée qui enferme le cycliste.

Notre Association souhaiterait qu'une étude de faisabilité soit effectuée par le Conseil Général sur un aménagement

cyclable sur la D90. Madame le Maire et Monsieur Chef dor ont été réceptifs à notre demande.

Nous avons évoqué une liaison par ascenseur pour piétons et cyclistes entre Saint-Germain et Le Pecq, moyen de transport intéressant mais hélas peu vraisemblable sans une véritable volonté des deux communes.

Pont du Pecq

Pas facile pour les cyclistes de trouver le bon itinéraire entre une chaussée

encombrée et un trottoir difficile d'accès et mal connecté avec la voirie environnante, même avec un trottoir dédié aux cyclistes.

Madame le Maire nous a fait part d'un projet futur de créer deux passerelles, une de chaque côté du pont, dédiées aux piétons et aux cyclistes... Excel-



« Entre 1900 et 1921, un ascenseur permettait de monter du Pecq jusqu'à la terrasse du château de Saint-Germain-en-Laye. C'était à cet endroit, au carrefour de l'avenue du Maréchal de Lattre-de-Tassigny et de la rue du Souvenir-Français. »

lente idée que nous, Réseau Vélo 78, soutenons et encourageons fortement !...

Madame le Maire, ne tardez pas s'il vous plaît à lancer le projet !...

Berges de Seine

Les berges, réaménagées depuis deux ans rive droite entre Croissy et Montesson, dans la cadre de la véloroute Paris-Londres, sont très appréciées et fréquentées. Elles constituent un maillon piétonnier et cyclable entre les ponts de Chatou et de Maisons-Laffitte. Les berges, rive gauche, constituent un cheminement indispensable pour rejoindre le pont, le parc de Corbières, les Pyramides et la future passerelle de Port Marly.

C'est un site qui mérite d'être mis en valeur. Pour ces deux raisons, Réseau Vélo 78 encourage la commune à le rendre homogène et sécurisé pour améliorer le confort des piétons et des



cyclistes, tout en étant conscient de l'état dégradé du chemin de halage sur la commune de Port-Marly, qui pénalise cette continuité.

Stationnement vélos

Une ville qui favorise le stationnement des vélos favorise également leur utilisation. Il donne du confort aux usagers et permet de limiter le vol.

Pour cela, Réseau Vélo 78 conseille des arceaux vélos bien ancrés dans le

sol avec un ancrage ou deux, permettant d'appuyer le vélo (cadre + deux roues) et de fixer un ou deux antivols facilement, sans « se casser le dos », comme c'est souvent le cas avec des dispositifs n'immobilisant que la roue avant. La diversité actuelle des couleurs et des matériaux permet d'harmoniser ces dispositifs avec l'environnement urbain.

Ce sont ces arguments que Réseau Vélo 78 a avancés pour sensibiliser la

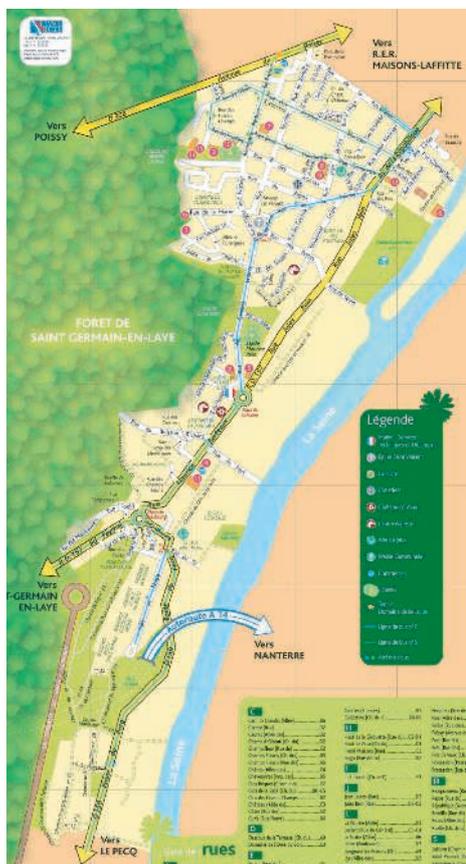
Mairie à la nécessité d'avoir des stationnements de qualité pour assurer les vélos et rassurer leur propriétaire.

Nous avons apprécié cette rencontre où nous nous sommes exprimés sur de nombreux sujets avec une écoute attentive. Nous encourageons Madame le Maire et Monsieur Cheddor à poursuivre le déploiement des circulations douces sur leur territoire.

FP

Le Mesnil-le-Roi à vélo :

Possible aujourd'hui... et demain !



Vous pouvez traverser le Mesnil-le-Roi à vélo en toutes saisons. Venant du Pecq, en évitant la départementale, prendre l'allée des Blondes, le chemin de la Gravillière, traverser le hameau des Flageaux, puis le haut du parc paysager. Poursuivre par l'allée Le Nôtre, la place du Tir, le chemin du Clos de La Salle, la rue du Port à gauche. Prudence sur les 150 m de la rue Maurice-Berteaux jusqu'à la mairie. Prendre la rue Jules-Rein, puis la côte à Mathieu. Descendre la rue de Seine pour retrouver la

piste cendrée de la réserve naturelle. Suivre ensuite le chemin de la Digue jusqu'à Maisons-Laffitte par les berges de Seine. Comme variantes, il existe quelques pistes cyclables : rue du Général-Leclerc, rue de la Forêt, rue Jean-Jaurès, et boulevard Littré. Et des rues calmes comme celle des Poilus.

La très dynamique Association Cycliste du Mesnil-le-Roi (ACMR), organise de nombreux entraînements et sorties, dont « La Mesniloise » le premier dimanche d'octobre avec 180 participants.

La ville a préparé la restauration des bords de Seine sur 800 mètres, entre la rue du Port et la réserve naturelle, avec le S.M.S.O, Syndicat Mixte d'Entretien des Berges de la Seine et de l'Oise avec trois objectifs principaux : valorisation du gisement de biodiversité le long du talus à restaurer, construction d'un chemin piétonnable et VTTable en haut de berges, et consolidation des berges par



des plantes hygrophiles au droit de l'entrée du petit bras. Ces travaux sont évalués à environ 500 000 Euros. Ils seront subventionnés à 80% par la Région, le Département, et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, déjà partenaires sur la réserve naturelle du Mesnil. De vélo au Mesnil, c'est déjà possible ! Et ce le sera bientôt sur les berges de Seine. Bravo !

J-LM



Carrières-sur-Seine

Un bilan plus que positif.

Quels progrès accomplis depuis cinq ans sur cette commune ! Aucune promesse, mais que de réalisations !

2013 Année des jonctions

Comme nous vous l'annoncions dans la Lettre précédente, deux projets ont été concrétisés. :

- la création d'une jonction cyclable par l'aménagement du petit square dit « du 18 mars 1962 »

- celle d'un accès cyclable sur la nouvelle voie de circulation douce (piétons/vélos) du chemin de halage.

Nouveau Centre

Cet aménagement sécurisé relie la rue des Vignes-Blanches à la rue du Moulin en traversant la RD121 rue du Général-Leclerc.

Ainsi la rue des Vignes-Blanches est reliée et prolongée par l'accès aux contre-sens cyclables des sens interdits aux autres véhicules, pour les rues du Moulin, des Catelaines, la place des Carriers et la rue Chantal-Mauduit...

L'ensemble de ces voies et rues sont, depuis, en zone 30.

Rappelons que par la réalisation l'an dernier du rond-point jonction des pistes cyclables « Maréchal Juin » et la

création de la piste « Maréchal Foch », et pour bientôt rue Arago et rue Hoche, l'ensemble permet de rejoindre la piste cyclable « Paul-Doumer » au Collège des Amandiers.

Ainsi, Carrières-sur-Seine a son nouveau centre relié, d'un côté par une voie cyclable menant au lycée des Pierres Vives au nord-est de la commune et de l'autre au collège des Amandiers au sud-ouest de la commune.

A venir en 2014.

1. Création d'une piste cyclable sur la RD 311

Nous vous l'annoncions pour 2013, mais se sera pour 2014 et pour la seule jonction « Réveil-Matin-Gare ».

L'autre partie en amont se fera dans le cadre de l'évolution de la nouvelle Zac du Château d'eau et autres projets.

2. 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 la piste actuelle rue Paul Doumer.

3. Cette piste rue Arago se prolongera aussi à la rue de la Longeraie, menant

aussi au collège mais surtout aux complexes sportifs actuels et futurs pôle sportif de notre ville.

4. 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 vélo).

5. Finalisation par le SMSO des 200m restant entre le viaduc A14 et le viaduc SNCF

Projets évoqués...

...et à suivre aussi dans les évolutions consécutives au nouveau PLU et aux nouveaux projets d'infrastructure de la ville :

- prolongation de la piste cyclable du Maréchal-Juin pour rejoindre la piste cyclable des Vignes-Blanches.

- 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 vélo).

Berges de Seine



La nouvelle piste dans le sens Carrières-Chatou...



et dans le sens Carrières-Bezons et le 95...

Le chemin de halage a fait l'objet de travaux d'aménagement dans le cadre de la réalisation d'une circulation douce piétons/vélos en bords de Seine sous la supervision de la ville, conduite par le maître d'ouvrage SMSO (syndicat mixte d'aménagement des berges de la Seine et de l'Oise.) Il reste une petite section vers Bezons (200m) entre le viaduc A14 et le viaduc SNCF. Le SMSO attendait la signature de conventions avec les quelques derniers riverains propriétaires ou maraîchers.

Bel ouvrage harmonieux et sécurisant et beaucoup plus praticable par les plus jeunes et les familles...

Nous attirons l'attention des sportifs sur le fait qu'il s'agit d'une voie de circulation douce, ce qui amène à un comportement responsable sur la partie à partager avec les piétons. Les cyclistes sont responsables et non prioritaires.

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

- création d'une piste cyclable sur la liaison à créer au raccordement à la nouvelle départementale RD121

- projet d'une passerelle qui permettrait de franchir le 92 entre le pont de Bezons et le pont de Chatou. Plusieurs alternatives sont possibles ; la plus probable serait le rattachement de cette passerelle au viaduc SNCF dans le cadre du projet Eole.

Un budget a été alloué pour une étude entreprise par la CCBS...

Nous saluons le travail et la préoccupation de nos élus, Monsieur le Maire et Monsieur Millot Maire-adjoint à la sécurité et à la voirie, et le personnel municipal, pour développer et entretenir un maillage de notre ville et l'interconnexion aux communes voisines.

Thierry Clauzel



L'aménagement cyclable du petit square dit « du 18 mars 1962 »

La " Croisière cycliste " de l'AF3V

"Une randonnée cycliste reliant **Vienne**, la capitale autrichienne, à **Nantes** sera organisée en 2014 par l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V).

Cette "croisière cycliste" a pour but de promouvoir le réseau **EuroVelo** ainsi que Nantes, ville hôte de **Velo-city 2015**, le congrès mondial du vélo.

Une série de randonnées affluentes supportées par des associations cyclistes locales et des collectivités, conduiront à l'EV6 pour prendre part à la croisière. Pour conserver le concept d'un

confortable voyage familial, permettant de profiter des attraits touristiques de la région visitée, la longueur de chaque étape restera autour de 50 Km.

Des rendez-vous avec les associations "vélo" locales ou régionales permettront la promotion de projets locaux, nationaux ou européens.

Quarante cinq étapes suffiront à parcourir les 2 222 km sur l'EV6 ; un chiffre réaliste mais symbolique pour couvrir toute la distance de Vienne à Nantes en "deux-roues".

Les inscriptions pourront se faire à partir de Janvier 2014.

Suivez l'information sur www.af3v.org

Contact : croisiere_cycliste.2014@af3v.org

Bike Ride
Croisière cycliste VIENNE - NANTES
du 30 mai au 14 juillet 2014
le long de l'**Eurovelo 6**
from May 30 to July 14 2014
Mainly euroveloroute rivers **EV6**

France **Nantes** | Orléans | Nevers | Dole | Basel | Comblanchette | Ulm | Germany | Passau | Austria **Vienna**

Programme et itinéraire
Program & itinerary
www.af3v.org

Véloroutes & Voies Vertes AF3V | Velo-city | Nantes Métropole | ECF

VéloRoute Paris-Londres à Sartrouville

Réseau Vélo 78 propose deux améliorations



Rue de la Constituante interdite

« L'Avenue Verte », ou véloroute Paris-Londres, inaugurée le 23 juin 2012 sur le parvis de Notre-Dame en présence de Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France et Bertrand Delanoë, maire de Paris, a permis de subventionner l'aménagement d'une piste cyclable dans notre boucle de la Seine de Chatou à Maisons-Laffitte où il franchit la Seine. L'itinéraire se prolonge ensuite à travers une partie de la forêt de Saint-Germain, longe l'étang du Cora et traverse de nouveau la Seine à Conflans-Sainte-Honorine pour ensuite se dédoubler à Neuville-sur-Oise, une branche se dirigeant vers Cergy et Gisors, l'autre plus longue, passant par Senlis et Beauvais.

Cet itinéraire cyclable qui permet de relier Paris à Dieppe en 211 Km par l'itinéraire le plus direct, avant de passer la Manche pour continuer sur Londres, fait bien évidemment le bonheur des cyclistes de la Boucle, qu'ils utilisent le vélo pour se transporter ou pour leurs loisirs.

La mise en place de cet aménagement a nécessité un effort non négligeable de concertation entre plusieurs entités concernées : le Conseil Général, les

communes, la CCBS, l'Office National des Forêts et le SMSO (Syndicat Mixte d'aménagement et d'entretien des berges de la Seine et de l'Oise), les associations cyclistes ou de quartier. A Sartrouville l'aménagement initial de la piste double sens longeant la Seine et séparée de la chaussée par une bordure en relief a dû être modifié pour permettre aux autobus de se croiser dans certaines parties étroites du quai de Seine. La suppression de cette bordure facilitant également l'accès de ou vers les rues menant au quai. Les importants travaux de rénovation de la digue ont ensuite dégradé la piste et l'ont rendue inutilisable ou dangereuse pendant la durée des travaux.

Ceux-ci sont maintenant terminés et nous avons assisté à la pose des derniers traits blancs de séparation entre bande cyclable et chaussée.

La piste est de nouveau utilisable mais un effort supplémentaire de coordination entre le CG qui a assuré le jalon-

nement (nombreux panneaux indicateurs) et la voirie qui a réalisé les aménagements est nécessaire pour assurer la cohérence du trajet. Deux problèmes subsistent qui peuvent mettre en danger les cyclistes :

- en se dirigeant vers Maisons-Laffitte, sur le quai, la piste cyclable se termine brutalement pour traverser la chaussée et entrer dans le parc du dispensaire.

Le cycliste, non prévenu et continuant sur le quai, se trouve face aux voitures et du mauvais côté de la chaussée.

- en venant de Maisons-Laffitte par le pont de la 2ème DB, le jalonnement du CG envoie vers la rue de la Constituante, la municipalité n'ayant pas accepté d'instaurer un double sens cyclable, il faut prendre la rue La Fontaine pour rejoindre le quai où une interdiction de tourner à gauche impose



L'interruption brutale de la piste cyclable...

de mettre pied à terre pour prendre le passage piéton.

Réseau Vélo 78 a proposé de rejoindre le quai par l'avenue Alfred-Foulon via la rue du Palis (ou de la Constituante) où il suffirait de mettre un double-sens cyclable.

PhL

Gare de Chatou-Croissy

Où attacher son vélo ?



En septembre 2006, le contrat de pôle PDU de la gare du RER Chatou-Croissy prévoyait, page 39, 84 places de stationnement supplémentaires pour les bicyclettes !!! Le bureau d'études avait travaillé, remis sa copie et a sans doute été rémunéré. Nous avons protesté sans succès contre l'insuffisance de cette prévision et avons

fait des propositions qui n'ont pas été retenues.

Qu'est devenu ce contrat de plusieurs millions d'Euros?

Qu'est-ce qui a été signé ?

Qu'en reste-t-il aujourd'hui ?

Une zone de rencontre (dont le concept n'existait pas à l'époque) a été judicieusement créée lors du réaménagement de la placette dont Maurice Berteaux a été exilé.

Si l'accès à la gare a été ainsi amélioré pour les circulations douces et si l'implantation d'arceaux (plus de cent, mais ce nombre est insuffisant) permet d'attacher des bicyclettes, notre demande d'alors d'aménagement de la cour de la gare située derrière les bureaux du RER n'a pas été suivie d'effet. Mieux, l'un des deux abris a disparu.

Ayant appris que cette cour était la propriété de la RATP, partie prenante du

STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), nous lui avons demandé d'implanter une structure pouvant abriter des cycles et ses représentants sont venus nous écouter avec attention et constater sur place cette nécessité.

Côté Croissy, la couverture de la trémie piétons permettrait d'accueillir ainsi plus de vélos.

C'est au plus tôt mi-février 2014 que nous connaissons les décisions du STIF relatives au financement de l'exploitation de consignes sécurisées utilisables à un coût abordable avec le « Forfait Navigo ».

Alors, croisons les doigts et comme ces projets ne pourront qu'améliorer la sécurité du stationnement des bicyclettes et... l'aspect de la place de la gare et de la place Péreire, demandez aux élus de soutenir ces améliorations.

GMSL

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

10 février 2013 : Sortie avec le MDB Bezons/Argenteuil entre Argenteuil et Epinay par les berges de la Seine et retour jusqu'à Chatou par la véloroute Paris-Londres.

Mars 2013 : Préparation à l'APER dans les écoles primaires de Houilles.

2 juin 2013 : Convergence.

30 juin 2013 : Participation à la sortie annuelle du MDB (Paris-Meaux par les bords de Marne).

Septembre 2013 : Participation aux 17èmes rencontres des Départements et Régions Cyclables à Versailles

13 octobre 2013 : Sortie sur l'île de la Dérivation à Poissy

Octobre 2013 10 : Participation au marquage vélos à Houilles avec la police municipale.



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 et régions sur des points d'aménagement particuliers ont principalement porté sur :

- le Plan Local de Déplacements de la communauté de communes de la boucle de la Seine
 - la déviation de la RD 121
 - une demande de passerelle circulations douces sur la Seine entre Nanterre et Carrières-sur-Seine
 - une demande à la RATP de l'augmentation de l'offre de stationnement vélos à la gare de Chatou/Croissy
 - la participation à l'association de l'Avenue Verte (Véloroute Paris-Londres)
 - l'avenir de la plaine de Montesson (avec le CADEB).
- 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...).

« 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 V 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 par CCP, à l'ordre de Réseau Vélo 78