

Editorial

le gouvernement veut développer la mobilité active

Trois millions de Français utilisent déjà le vélo en tant que mode de déplacement quotidien. Avec son plan, le gouvernement compte voir ce nombre augmenter.

Le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, a présenté le 5 mars 2014 son plan d'action en faveur des mobilités actives (PAMA), dit "plan vélo". Ce plan se compose de vingt-cinq mesures destinées à populariser le vélo et la marche comme modes de déplacement au quotidien.

Le choix du vélo pour les trajets domicile-travail permet en effet de pratiquer une activité physique régulière, dont les effets bénéfiques pour la santé sont largement démontrés, tout en participant à la réduction des pollutions sonores et atmosphériques.

Réseau Vélo 78, tout comme la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB), "se félicite de ces premières mesures et confirme la nécessité de poursuivre la concertation engagée entre le gouvernement, les partenaires institutionnels et les usagers".

Parmi les mesures annoncées, les suivantes nous semblent particulièrement intéressantes :

Des indemnités kilométriques payées par les entreprises

"Le vélo est le seul mode de déplacement ne bénéficiant pas de soutien financier", relève le ministère de l'Ecologie. La mise en place d'une indemnité kilométrique pour ceux qui se rendent au travail à bicyclette va être expérimentée, afin d'inciter les travailleurs à associer le vélo aux autres modes de transport.

Cette expérimentation se déroulera avec les entreprises volontaires, suivant un barème de 25 centimes d'euros par kilomètre parcouru. L'entreprise de-

vrait ainsi financer le paiement de cette indemnité, de la même façon qu'elle subventionne déjà l'utilisation par ses employés des autres moyens de transport. Le bilan de la mise en place de cette indemnité kilométrique sera ensuite dressé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

Le coût de cette indemnité devrait, si le dispositif était généralisé, avoisiner les 110 millions d'euros pour l'Etat (qui devrait l'appliquer aux fonctionnaires). Cependant, ces mesures permettent en contrepartie de réaliser des économies difficilement mesurables dans les dépenses de santé ou de lutte contre la pollution.

De nécessaires ajustements du code de la route

Le développement de l'utilisation du vélo se heurte à plusieurs écueils, dont celui de la sécurité. Les doutes quant à la sécurité de ce mode de transport, dans des villes dédiées à l'automobile, découragent un grand nombre de personnes. Le ministère de l'Ecologie a donc prévu certains aménagements du code de la route pour pallier ce problème.

La possibilité sera ainsi offerte aux maires de limiter la vitesse à 30 km/h au lieu de 50 km/h, dans l'ensemble de leur commune. Cette mesure devrait permettre de parvenir à une cohérence "entre les usages et la configuration des voies" afin de faciliter la cohabitation entre cyclistes et automobilistes.

Les cyclistes bénéficieront également d'un assouplissement des règles. Ils seront exonérés de l'obligation de marquer l'arrêt aux feux rouges, selon la règle du "tourne-à-droite" : ceux qui veulent tourner à droite ou aller tout droit, dans certains carrefours à feux adaptés, n'ont plus qu'à céder le pas-

sage au lieu de s'arrêter au feu rouge. Se garer sur une piste cyclable sera toutefois plus sévèrement puni. Une amende de 135 euros vient remplacer celle de 35 euros en vigueur aujourd'hui en cas d'infraction. En effet, le stationnement sur les pistes cyclables est susceptible de pousser les cyclistes à faire des écarts qui augmentent les risques d'accident avec les automobilistes.

Faciliter le stationnement et l'intermodalité

Le développement de l'utilisation du vélo implique que les cyclistes puissent stationner facilement, ce qui nécessite des investissements en infrastructures. Le Club des Villes et des Territoires Cyclables (CVTC) a demandé « la mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du stationnement ». Le plan mobilité répond à cette nécessité en prévoyant la construction de garages à vélos dans les habitations, les entreprises, dans les rues et aux abords des gares. A noter que le CVTC recommande également que ces infrastructures soient complétées par des mesures de lutte contre le vol, notamment « par le marquage des vélos à l'échelle du territoire ».

Pour que l'usage des vélos soit aisé, l'intermodalité doit également être favorisée. Il est donc nécessaire de faciliter le passage du vélo aux transports collectifs. Par l'intermédiaire de la SNCF, le ministère veut notamment offrir « la possibilité de réserver sur internet un billet de train avec emport de vélo à bord ».

Nous saluons ce plan qui constitue une nette avancée mais qui reste un projet à ce jour. Souhaitons qu'il soit suivi d'effets !

PAMA : Plan d'Action en faveur des Mobilités Actives*

Houilles-Carières, Le Vésinet, Sartrouville

De nouveaux garages à vélo

La CABS* envisageant une délégation du service public pour la gestion des gares routières de Sartrouville et de Houilles-Carières ainsi que des consignes vélos « Véligos » des deux gares R.E.R. du Vésinet a convié le Cadeb dans le cadre de la commission consultative des services publics locaux le 18 décembre 2014.

« Véligo » a été créé par le STIF et la Région Île-de-France pour inciter les voyageurs à utiliser leur vélo pour rejoindre les transports en commun. Première application du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), ce service se traduit par l'aménagement, à proximité immédiate des entrées de gares ou stations, de consignes (espace collectif fermé) et/ou d'abris ouverts en accès libre.

« Véligo » est une marque du STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), celle du stationnement vélo dans les pôles d'échanges franciliens. Celui-ci peut donc avoir lieu soit sous abris soit dans des espaces définis.

Ainsi, celui de la gare de Sartrouville avec 88 places est géré par la SNCF avec la carte Navigo (autre marque du STIF) et un abonnement. A la gare de Houilles-Carières, il s'agit d'accès libres.

Par ailleurs, le Groupe RATP, par l'intermédiaire de la filiale Promo Métro, a implanté et exploite depuis avril 2013 des équipements de stationnement sous le label Véligo (48 places en consigne sécurisée et 60 places en abris en accès



Un stationnement vélo sur deux niveaux

libre) pour le compte de la Communauté d'Agglomération Argenteuil-Bezons, au terminus du tramway T2 à Pont de Bezons.

*L'îlot Vélos est une marque de la RATP (exemple : à Neuilly Plaisance, un vélo parc ainsi sécurisé est loué 15 € pour trois mois et 48 € pour un an).

Pour s'abonner au service « Véligo », rien de plus simple : si l'espace Véligo est géré par la SNCF, il suffit de télécharger le formulaire d'adhésion sur le site transilien.com, rubrique Transilien + vélo. Il est également possible de contacter le centre de gestion Véligo SNCF au 01.71.250.650 (prix d'un appel local) de 7h à 21h. Le prix de

l'abonnement est de 20 Euros par an. Si, en revanche, l'espace Véligo est géré par les collectivités locales, les modalités de souscription sont affichées sur site. Le prix de l'abonnement est alors compris entre 10 et 30 Euros.

La CABS souhaite définir la gestion des gares d'une part et des deux Véligos du Vésinet d'au-

tre part. Faute de personnel compétent pour ces missions, elle souhaite avoir recours à l'externalisation au lieu de la régie et pour cela la CABS a choisi le mode de délégation du service public. Un avis a donc été demandé à la commission dont fait partie le Cadeb, et Réseau Vélo 78 a exprimé son point de vue.

Le délégataire assurant l'exploitation des consignes vélo labélisées « Véligo » des gares du Vésinet-Centre (192 places en consigne) et du Vésinet-Le Pecq (182 places en consigne) se conformera donc au référentiel du STIF. Le bulletin du Vésinet annonce pour le Vésinet-Centre 332 vélos sous abri et pour Le Vésinet-Le Pecq 350 vélos sous abri.

Les missions du délégataire comprendront : l'entretien des « Véligos » avec le bon fonctionnement de la montée et de la descente des rampes de rangements vélos, les informations voyageurs, la gestion des abonnements, du fichier clients et du valideur Navigo, la remontée des informations sur les dégradations ou travaux incombant à la CABS.

La durée prévue du contrat est de cinq ans à compter du 1er janvier 2016 ; la



Parking vélos Véligo

Le kangoucycle

Les nombreuses personnes qui, profitant des derniers beaux jours, se promenaient hier au Bois, ressentirent soudain une peu mince stupeur.

Toute une famille venait de leur apparaître : le père, la mère, deux grandes jeunes filles et un petit garçon, tous éperdument pédalant sur d'élégants tandems peints en vert-nil.

Il y avait cinq tandems pour ces cinq personnes et le deuxième personnage de chaque tandem n'était autre qu'un kangourou.

N'écarquillez pas vos yeux, braves gens, vous avez bien lu : le deuxième personnage de chacun de ces tandems, bel et bien, c'était un kangourou.

Et tout ce monde, bêtes, gens, machines passa comme un rêve. Je me trouvais moi-même en ces parages, donnant un peu d'air à la triplète que je viens d'acheter avec Brunetière et le Captain Cap.

Non sans peine, nous suivîmes l'étrange vélochée (1) jusqu'à Suresnes. Là, devant un modeste caboulot, la famille entière descendit.

Seuls, les kangourous demeurèrent en selle, calant la machine de leur puissante queue sur le sol appuyée.

Et rien n'était plus comique que le spectacle de ces animaux, graves et bien stylés, attendant sans broncher leurs maîtres, comme font les larbins anglais derrière les carrosses des vieux lords. Bientôt, devant un excellent american-lemomade (2), nous avons fait la connaissance de toute la famille.

Avec sa coutumière bonhomie, Brune-

tière nous présenta, Cap et moi, sous le jour le plus flatteur qu'il put trouver.

À son tour, la plus jeune des jeunes filles se présenta elle-même, puis nous présenta sa famille : son papa, sa maman, sa sœur et son petit frère.

Des Australiens.



Dessin Jean-Louis Leroy

Ces messieurs et dames rirent beaucoup de notre effarement et nous enseignèrent que, dans leur pays, le kangoucycle est aussi courant que chez nous, la simple bicyclette.

Le kangourou, animal intelligent, docile et vigoureux, rend actuellement, aux Australiens, tous les services que les Esquimaux exigent du renne. Et même mieux car, en matière d'industrie, l'Esquimau ne va pas à la cheville de l'Australien.

Le kangourou - et les personnes qui se rappellent les kangourous boxeurs du Nouveau-Cirque et des Folies-Bergère ne me contrediront pas - le kangourou est doué d'un avant-train à la fois souple et robuste (sans préjudice, d'ailleurs, pour la peu commune énergie de ses membres postérieurs).

Sans s'arrêter aux vagues sentimentales

leuries qui ridiculisent notre vieille Europe, les Australiens ont depuis longtemps utilisé les vertus du kangourou.

L'une des dernières applications, c'est précisément ce kangoucycle dont je parlais tout à l'heure.

Confortablement installé sur une petite plateforme en arrière de la deuxième roue, le kangourou actionne de ses pattes de devant une manivelle qui suffirait, au besoin, à la marche du tandem.

Je n'insiste pas sur l'inappréciable auxiliaire que représente mécaniquement (je pourrais dire bécaniquement) ce vigoureux animal, mais je tiens surtout à faire remarquer l'avantage de la parfaite stabilité, en route et au repos, que procure l'emploi de la longue et solide queue du kangourou.

Plus de pelles, plus de dérapages, plus besoin de descendre à chaque arrêt.

Le kangourou présente, en outre, le mérite de veiller sur la machine en votre absence, ainsi que ferait le chien le plus fidèle.

Brunetière ne cachait pas son émerveillement de tant d'ingéniosité.

Cap ne disait rien, mais on voyait tout de même que le kangoucyclisme lui en avait bouché un coin.

Alphonse Allais

1. On dit chevauchée.

2. L'american-lemomade se fabrique comme la limonade ordinaire, sucre, jus de citron, eau-de-Seltz. La seule différence est qu'on y doit ajouter une petite quantité de porto rouge.

CABS conservera un pouvoir de contrôle sur la gestion du service par le biais d'outils précisés dans le contrat d'affermage, le budget proposé dans son offre par le délégataire devant être équilibré.

Questionnant la CABS sur la dernière station du RER A de la CABS, Chatou-

Croissy, et sur l'implantation dans la cour RATP d'un abri sécurisé, il nous a été répondu que Madame Grellier, Maire-Adjoint de Chatou, était en pourparlers avec la RATP.

Réseau Vélo 78 continuera à suivre avec attention ces aménagements afin de voir s'ils sont suffisants et soulagent

le mobilier urbain d'un usage pour lequel il n'est pas approprié.

GMSL

*La CABS (Communauté d'Agglomération de la Boucle de la Seine) a remplacé la CCBS au 1er janvier 2015

Appel à la population cycliste

Depuis maintenant 19 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 210 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

Les scooters, ces super-pollueurs

Concernant la pollution en ville, je m'étonne qu'on ne parle que de l'ozone, du CO₂ ou des particules fines qui nous ont valu la circulation alternée de mars 2014 et qui ont bien failli nous priver de chaleureuses flambées au coin du feu. Pourtant, il existe un pollueur bien plus redoutable : le moteur deux-temps qui équipe les tondeuses et surtout les scooters de petite cylindrée. Contrairement au moteur quatre temps, ce moteur ne permet pas la combustion complète de l'essence et rejette du CO (monoxyde de carbone). De plus, comme l'admission du mélange se fait en même temps (dans le même cycle) que l'échappement des gaz de combustion, ce moteur rejette 25 à 30 % d'essence imbrulée combinée à l'huile de mélange.

Pourquoi est-ce si dramatique ?

Si le CO₂ résultant de la combustion complète de l'essence ne présente pas de danger - à part celui de réchauffer la planète - le CO, lui, est hautement toxique à très faible dose : une fois inhalé, il se fixe sur les globules rouges du sang, les empêchant de véhiculer l'oxygène ce qui provoque, au mieux des maux de tête et, au pire, une hypoxie sévère et des lésions neurologiques.

De son côté, l'essence mêlée à l'huile apporte, outre les alcanes, cyclo-alcanes et autres alcènes, des radicaux benzéniques joliment appelés « hydrocarbures aromatiques » et surtout... hautement cancérogènes !

Alors qu'il existe une stricte réglementation européenne régissant la pollution automobile, nous ne considérons pas - encore - les scooters deux temps comme un enjeu majeur de santé publique, probablement parce qu'ils sont très populaires et qu'ils ne représentent qu'une très faible partie du trafic routier. Le problème, comme l'explique un article du Monde paru en mai dernier, c'est qu'ils émettent cent fois plus de ces gaz nocifs qu'une voiture classique à consommation de carburant égale,

ce qui les range dans la catégorie des super-pollueurs, notamment en ville qui en concentre la plus grande partie. Par exemple, l'Agence de la Protection de l'Environnement des États-Unis, l'EPA, estime que l'utilisation d'un moteur deux temps de 70 CV pendant une heure émet la même quantité de pollution par les hydrocarbures imbrûlés qu'une automobile moderne roulant sur une distance de 8000 km.

Les cyclistes en villes en sont les premières victimes : être derrière un scooter, c'est absorber en masse du CO qui prive nos poumons (et donc nos muscles) d'oxygène, et c'est rouler le nez dans son réservoir d'essence. Pas très engageant ! Et ce qui vaut pour les cyclistes vaut bien entendu pour les piétons et, notamment, les bébés, beaucoup plus proches du sol et des gaz d'échappement. D'ailleurs, il est aisé de reconnaître à l'odeur le véhicule qui nous double : une banale voiture essence ne sent pratiquement rien, une voiture diesel, c'est déjà plus désagréable, quant aux scooters deux temps... Mais bon, une bonne nouvelle quand même : si le funeste CO est inodore, le délétère benzène, lui, empest, ce qui nous permet de nous tenir à l'écart. Et, pour ceux qui ont le nez bouché, il reste nos oreilles : le deux temps émet un bruit caractéristique qui « pétarade » et nous avertit du danger. Je pense que Réseau Vélo 78 devrait se rapprocher des associations de lutte contre la pollution urbaine pour inciter les pouvoirs publics à réglementer les émissions des moteurs deux-temps dont la technologie n'a pas évolué depuis les années 40. Pourtant, les solutions existent, comme l'injection directe ou la pose de filtres. Mais le plus simple ne serait-il pas d'interdire les scooters deux temps et les remplacer, pour les plus gros, par un moteur quatre temps (certes plus cher et plus lourd), et pour les plus petits par... le vélo électrique ?

JCL

La Défense à vélo : bientôt possible ?

Pendant six mois, d'avril à septembre, le parvis sera autorisé aux cyclistes.

Une autorisation provisoire que le Collectif Vélo Défense espère bien pérenniser.

Le Collectif Vélo Défense (CVD) regroupe des associations locales (départements 92, 78 et 95) de promotion des déplacements à vélo et vise à obtenir un accès facilité à la Défense aux cyclistes. En effet, l'accès à l'esplanade est interdit aux vélos depuis plus de quinze ans, et les 150 000 employés du quartier d'affaires disposent seulement de 350 places publiques d'accrochage pour les vélos.

Un contact prometteur a eu lieu en septembre 2014 avec Defacto, organisme gestionnaire et animateur des espaces publics de la Défense. Une autorisation aux cyclistes d'une durée de six mois de l'esplanade en 2015 a été évoquée. Elle permettrait d'évaluer en vraie grandeur les problèmes posés par la cohabitation entre les piétons et les vélos. Une nouvelle réunion s'est tenue le 1^{er} décembre avec les représentants de nos associations et Defacto. Elle a permis de constater que le projet d'ouverture de l'esplanade progresse. Elle devrait se dérouler entre avril et septembre 2015.

L'esplanade autorisée aux cyclistes...

L'enjeu est de permettre la pérennisation de l'autorisation. Il faut savoir que les entreprises sont en général défavorables au vélo, à cause d'un supposé risque accru d'accidents de trajet, assimilés à des accidents du travail. Les piétons peuvent aussi se plaindre à Defacto, et si les plaintes pendant l'expérimentation sont trop nombreuses, celle-ci ne sera pas reconduite.

Pendant l'expérimentation, l'esplanade sera toujours considérée comme une zone piétonne, et les vélos devront circuler à une allure piétonne elle aussi. Cinq animateurs Defacto auront pour mission de sensibiliser les piétons et



Des membres du Collectif en repérage sur le parvis

les cyclistes à cette nouvelle cohabitation. Un guide sera distribué, dont les messages principaux ont été proposés par le CVD.

Puisque le danger principal pour les cyclistes était la présence d'interstices parfois importants entre les dalles de l'esplanade, un chantier de correction de ces pièges est en cours par Defacto. Vous pourrez donc bientôt vous rendre en toute légalité sur l'esplanade. Restera à repérer les accès vélo ; les plus pratiques sont :

- côté Nanterre : le passage Valmy sous les tours Société Générale le long du cimetière de Puteaux ;

- côté Courbevoie : la rampe au bout de l'avenue André-Prothin, ou celle qui démarre avenue Léonard-de-Vinci (promenade Mona Lisa).

A bientôt sur l'esplanade...

Bruno Saillard
Rueil à Vélo
Collectif Vélo Défense
<http://cvd92.unblog.fr/>

Membres du Collectif Vélo Défense

- Association Village
■ CADEB
- Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB)
- Naturellement Nanterre
■ ABERPA
- Collectif Vélo Nanterre
■ Rueil à Vélo
■ Réseau Vélo78

Croisière Cycliste Vienne-Nantes

2222 kilomètres sur 2 roues



Le départ de la dernière étape qui s'est fait à Saint-Florent-le-Vieil le 14 juillet...

Genèse du projet : un rêve un peu fou ?

Le regard porté par d'autres sur ce projet lancé par l'AF3V nous éclaire sur sa nature profonde. Citons le dossier de presse de la Région Centre qui se revendique *première région de France pour le vélo suite à un rêve un peu fou né dans les années 90 : La Loire à Vélo. Elle est ravie d'accueillir cette Croisière, elle aussi un peu folle, car elle est convaincue que ces rêves deviennent réalité notamment grâce à des mobilisations citoyennes qui prennent des formes très diverses !* Oui, car ce fut décidé sur une double stratégie initiale :

- favoriser la candidature de Nantes à Velo-City 2015 ;
- s'appuyer sur l'Eurovelo 6, la plus aboutie du réseau européen de véloroutes, qui présente aussi l'avantage d'être la plus propice à l'intermodalité avec les lignes de chemin de fer qui suivent cet itinéraire très largement fluvial.

Cette double stratégie a plu à Nantes

et à l'ECF (European Cyclists Federation) et a conduit à définir les deux objectifs détaillés sur notre site et qui se résument à :

- promouvoir le Réseau Eurovelo et plus particulièrement l'EV6 ;
- promouvoir Velo-City 2015 qui aura lieu à Nantes (du 2 au 5 juin 2015) sur le thème « Le vélo créateur du futur ».

Organisation initiale du projet
Pour les 2222 km (environ !) à parcourir à 2 roues (non motorisées) de Vienne à Nantes, les principales modalités pratiques se sont vite imposées à nous :

- étapes de cinquante kilomètres afin de laisser du temps pour profiter des charmes de l'itinéraire.
- cinquante participants maximum pour être sûr de faire face aux contraintes d'hébergement collectif en un ou deux lieux maximum.
- adhésion des participants à l'AF3V pour garder le caractère de randonnée militante avec le but d'améliorer l'EV6 en dépit de son côté mature.
- un calendrier défini par la clôture - le 30 Mai - de Velo-City 2014 à Adélaïde (Australie) qui était aussi le jour de lancement de l'édition suivante à Nantes.

Ainsi, c'est près de quarante-six nuitées qu'il nous fallait assurer auprès des hébergeurs. La Fédération des Auberges de Jeunesse a été largement sollicitée en raison de l'accord établi avec l'AF3V qui procurait, automatiquement, une carte de membres de la FUAJ aux adhérents de l'AF3V.

Les inscrits réorientent le projet

Début 2014, les vœux de l'équipe "Croisière Cycliste" soulignent un objectif sous-jacent de « Paix et Amitié

entre les Peuples » car celui-ci s'était facilement imposé par les hasards du calendrier : élections au Parlement Européen, centenaire de la Première Guerre Mondiale, chute des murs de l'Atlantique (soixante-dix ans avant) et de Berlin (vingt-cinq ans avant).

Les inscriptions, depuis douze pays du monde, donnaient vite un caractère international et amical au projet. A notre grande surprise, une majorité s'inscrivait pour les six semaines ; les cyclistes chinois en rajoutaient même en partant de Budapest. Mieux encore, les participants de « l'Europe à tour de bras » manifestaient leur désir de prendre part à la « Croisière » en partant de la Mer Noire pour arriver à l'Atlantique le lendemain de sa clôture à Nantes, aux Machines de l'île, le 14 Juillet.

Comme le quota de cinquante participants a été vite atteint sur de nombreuses étapes, nous avons renforcé la proposition de nous accompagner même à ceux pour lesquels nous ne pouvions pas garantir un hébergement. Ces présences ont enrichi le groupe ainsi que ceux qui ont pris part



...et la rencontre avec le fameux éléphant de Nantes, le même jour.

aux « randonnées affluentes », que nous aurions souhaité plus nombreuses. En conclusion, c'est un projet qui a trouvé une opportune synergie avec le lancement - le 26 Mai, lors de l'Assemblée



A Laval, au départ de l'«affluente» de la Mayenne

Générale de l'ECF à Dublin - de la "World Cycling Alliance".

Objectifs de la croisière

- Célébrer la Paix et l'amitié entre les peuples en cette année de commémoration

- Promouvoir Vélo-City Nantes 2015, la conférence annuelle mondiale sur le vélo et faire un lien symbolique avec Vienne qui l'a accueillie en 2013.

- Promouvoir le réseau Eurovelo porté par l'ECF et plus particulièrement l'EV6 ainsi que des infrastructures et aménagements locaux.

- Favoriser la création de nouvelles voies vertes et l'émergence de nouveaux projets pour promouvoir la mobilité douce et le tourisme à vélo.

- Faire un retour en tant qu'usagers aux collectivités françaises sur des aspects techniques et stratégiques.

Une 1ère à cette échelle en Europe et pour l'AF3V :

- Une première en Europe sur une Eurovéloroute : durée de six semaines et distance à parcourir : environ 2222 km, quatre pays, dix régions traversées

- Une première pour l'AF3V : très peu d'expérience d'organisation de randonnée collectives hormis l'organisation locale de parcours régionaux en France sur des durées et distances limitées (une semaine à quinze jours), avec des participants très majoritairement français.

Des résultats attractifs

Un succès au vu des « retours » des participants et des collectivités « accueillantes » :

Le fanion de la «Croisière Cycliste»

▪ Une dimension internationale incontestable au vu de la diversité des origines des participants (Chine, USA, Nouvelle-Zélande, Canada, Grande-Bretagne, Irlande, Suède, Belgique, Allemagne, Suisse, France) s'inscrivant bien dans la dynamique de la World Cycling Alliance portée par l'ECF !

▪ Une belle aventure collective aux dires des participants

▪ Un événementiel de qualité pour les collectivités souhaitant communiquer et promouvoir leurs réalisations et leurs territoires traversés par le parcours

Pour plus de détails sur cet événement, allez sur notre site AF3V (www.af3v.org) à la rubrique Actualités : La-croisiere-cycliste-Vienne.html

Vous y trouverez le blog avec toutes les photos mais aussi des reportages sur des moments forts de la Croisière :

- FR3 Franche-Comté, un film réalisé lors de notre passage à Deluz sur les bords du Doubs

- Le passage sur le pont de l'Europe à Orléans

- L'arrivée le 14 Juillet à Nantes (un film de cinq minutes)

- Le reportage de la photographe nantaise C. Blanchard (14/7) :

- Le compte-rendu de la rando «affluente » sur la vallée de la Mayenne

J-PJ

La suite en juin 2015 : des « Rayon-Nantes » de Nantes à Paris entre le 6 et le 14 juin.



De Thame à Montesson

435 kilomètres à vélo pour une œuvre caritative

Montesson est jumelée avec Thame (Oxfordshire, Angleterre) .

Chaque année, en mai, un groupe de Montesson va à Thame en car et, en septembre, un groupe de Thame vient à Montesson par le même moyen.

Le déplacement des Anglais en septembre 2014 a été unique puisque, au groupe habituel venant en car, s'est ajouté un groupe de cyclistes. Il se nomme les « Haddenham Hillbillies ». Ils étaient une vingtaine et ont parcouru les 435 kilomètres en trois étapes : Thame→Porsmouth, traversée de la Manche→Ouistreham →Rouen→Montesson.

Ils ont pédalé afin de recueillir des fonds pour une maison de retraite médicalisée des environs de Thame.

Afin de les accueillir, un groupe de cyclistes montessonais et d'adhérents de RV78 dont je faisais partie est allé à leur rencontre. Le point de rendez-vous était à Neuville-sur-Oise, devant le Pavillon d'Amour, sur l'Avenue verte. Là, nous avons fait connaissance et bu le champagne. Puis un accueil chaleureux à la mairie de Montesson, au son de God Save the Queen, suivi d'une réception en présence de Monsieur le Maire de Montesson et de nombreux élus, a clôturé cette belle épopée.

Pour ne pas être en reste, un projet Montesson-Thame à vélo en mai 2015 se prépare.

Suite dans notre prochain numéro.

EC

Houilles Carrières

Aménagement de la D311, entre la gare



Vous avez sans doute remarqué le réaménagement de l'avenue Jean-Jacques-Rousseau (qui constitue un

petit tronçon d'environ 600 mètres de la D311), entre la gare de Houilles et le rond-point des Petits-Bois à Carrières. D'importants travaux ont permis d'enterrer les réseaux électriques, d'homogénéiser le mobilier urbain, de refaire le revêtement de la chaussée et de créer une bande cyclable de chaque côté de la chaussée.



petit tronçon d'environ 600 mètres de la D311), entre la gare de Houilles et le rond-point des Petits-Bois à Carrières. D'importants travaux ont permis d'enterrer les réseaux électriques, d'homogénéiser le mobilier urbain, de refaire le revêtement de la chaussée et de créer une bande cyclable de chaque côté de la chaussée.

Avant son aboutissement en 2014, cet aménagement a fait l'objet de nombreuses réunions entre les Mairies de Carrières, de Houilles, le Conseil Général et les associations.

Avant de retenir ce type d'aménagement

avec bandes cyclables, deux options ont été envisagées, avec chacune des avantages et des inconvénients.

↑ Option 1 : une piste monodirectionnelle sur le trottoir

La première option était un aménagement sur le trottoir, avec une séparation du couloir des piétons de celui des cyclistes par une bande. Cela crée, à priori, un sentiment de sécurité par rapport à la circulation automobile, du fait de la séparation des flux. Malheureusement, dans les faits, les risques de conflits d'usage sont nombreux :

- avec les piétons, les enfants, les marmans avec des poussettes, qui pour

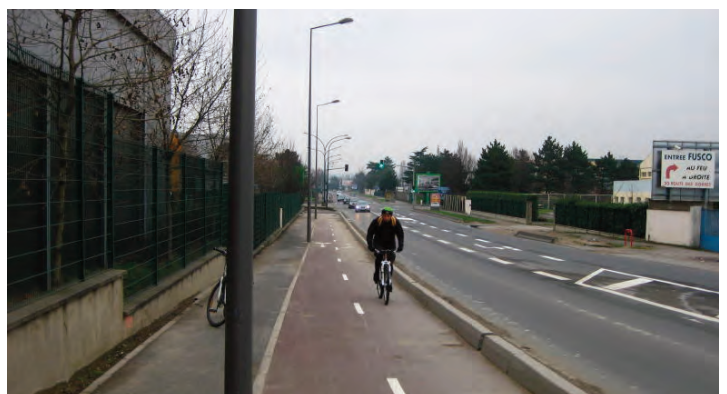
des raisons diverses peuvent sortir de leur couloir à l'improviste et générer des incidents voir des accidents avec les cyclistes ;

- avec le mobilier urbain (poubelles, candélabres) nécessairement présent ;
- avec les automobilistes, qui sortent de leur résidence, avec éventuellement très peu de visibilité.

- avec les automobilistes sur la chaussée, à toutes les intersections où la visibilité peut être faible.

Cette option pourrait s'appliquer sur une voirie avec un trottoir large, avec de longs tronçons sans intersection dans une zone avec peu d'habitat particulier, comme aux entrées de certaines agglomérations ou comme dans la plaine de Montesson.

Option 2 : une piste bidirectionnelle sur le trottoir



La deuxième option était une piste bidirectionnelle entre trottoir et chaussée sur le côté montant de l'avenue.

Cet aménagement apporte des avantages par rapport au précédent : moins de sources de conflit avec les piétons, pas de gêne occasionnée par le mobilier urbain et moins de problèmes aux intersections, car la visibilité est meilleure.

Mais, du fait que la piste bidirectionnelle est d'un côté de la voirie, cela contraint de nombreux cyclistes à traverser la chaussée pour y accéder et d'autres à traverser la chaussée pour en sortir.

et le carrefour du Réveil-Matin

Cela allonge donc les itinéraires et augmente les changements de direction, avec des traversées obligées supplémentaires, sur une voirie à circulation automobile importante, ce qui diminue la sécurité globale.

Cet aménagement se retrouve à Montesson dans la plaine et en bord de Seine, à Montesson et à Sartrouville sur l'itinéraire du Paris-Londres, dans des linéaires avec peu d'intersections.

De plus, ces deux options ont un inconvénient, à savoir que sur une piste cyclable, séparée physiquement de la chaussée, le cycliste, se sentant en sécurité en dehors de la circulation, a tendance à perdre naturellement sa vigilance, ce qui se traduit par des risques de conflits amplifiés aux intersections.

Option 3 (retenue) :
une bande cyclable
sur la chaussée



L'option retenue est donc celle du compromis, avec une bande cyclable d'1,50 m de largeur de chaque côté de l'avenue Jean-Jacques Rousseau, où le cycliste évolue sur un espace dédié en côtoyant les automobilistes.

La réalisation est de qualité, avec une largeur d'environ 1,50m. La visibilité est bonne, tant pour le cycliste que pour l'automobiliste. Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue.

La bande cyclable constitue le plus souvent en milieu urbain la meilleure aide à la pratique de la bicyclette tant pour des raisons de place que d'usage

et de financement. Elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile dans le choix du mode de déplacement. Par rapport à la piste cyclable, la bande a eu longtemps mauvaise presse tant auprès des usagers que des aménageurs. De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé depuis que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement du trottoir et de la chaussée, le cycliste peut éprouver un sentiment de sécurité excessif et ne pas être assez attentif au danger au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale. Sur une simple bande, où il côtoie les automobilistes, le cycliste est

toujours préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers.

La bande constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre et les solutions intégrées de type zone 30. Economique, elle n'a besoin que d'un marquage ; rapidement installée, elle s'avère d'une grande souplesse d'utilisation pour les usagers : on y accède facilement et on la quitte de même.

Cependant, elle a malgré cela un ennemi : le stationnement pirate des automobiles qui obstruent le passage, obligeant les cyclistes à les contourner.

Sur la D311, les communes ont disposé des barrières sur le trottoir pour limiter ce problème.

Et la suite...

L'aménagement devrait se prolonger jusqu'à l'entrée de Montesson, au rond-point où se trouve la déchetterie. Il sera connecté à un aménagement cyclable futur avenue du Général-de-Gaulle.

Il desservirait ainsi la cité des Petits-Bois et le lycée des Pierres-Vives, où 200 élèves viennent à vélo quotidiennement.

Souhaitons que les lenteurs administratives et les restrictions budgétaires n'entravent pas sa réalisation.

LC



Après Séville en 2011 et Vienne en 2013, c'est Nantes Métropole qui a été choisie par la Fédération des cyclistes européens (ECF) pour accueillir le congrès Vélo-City du 2 au 5 juin 2015 à la Cité des Congrès. Nantes a été sélectionnée pour son investissement en matière de politique cyclable. C'est la première fois qu'une ville de moins d'un million d'habitants accueille le congrès Vélo-City.

Vélo-City 2015 s'est donné une orientation forte en inscrivant « le vélo, comme créateur de futur », pouvant influencer positivement l'avenir de nos espaces urbains, tant au sein de villes denses que de quartiers périurbains ou de villes moyennes.

La programmation privilégiera deux axes transversaux, plaçant le vélo comme sujet de débat mondial :

- le vélo, outil de la transition ;
- partager l'espace public, une condition pour un usage démocratique du vélo

Ces axes seront déclinés en quatre thématiques : *résilience, bienfaits inattendus ou "sérendipité", mode de vie et partage*, et traités dans divers champs d'application. Pour découvrir Vélo-City 2015, rendez-vous sur www.velo-city2015.com.

source : FUB

Fiche promenade vélo N° 1

La boucle Maisons-Laffitte ⇨ Etang du Corra ⇨ Jardins de Paris



Cette promenade de 20km au départ du château de Maisons-Laffitte vous emmène, par la forêt, à l'étang du Corra et aux jardins de Paris, puis vous ramène à Maisons Laffitte en suivant la rive gauche de la Seine. Parcours facile sans dénivelé et sans voiture, sauf dans le parc de Maisons Laffitte.

Vous partez du château de Maisons-Laffitte, avenue du Général-Leclerc. Vous continuez sur l'avenue Albine. Vous êtes sur l'itinéraire de l'Avenue Verte Paris Londres, mais ne le savez pas puisque la municipalité de Maisons Laffitte n'a pas encore effectué le balisage de la véloroute.

La promenade autour de l'étang



Dès la grille franchie, vous retrouvez le balisage du Paris-Londres dans la forêt, à suivre sur 3,4 km en passant par l'Etoile des Pétrons et l'Etoile du Bout du Monde (libellé parti mais c'est la seule avec un poteau indicateur). A 1,6 km de l'Etoile du Bout du Monde, ignorez le panneau de l'avenue verte qui vous ferait sortir vers la droite. Continuez tout droit vers l'étang du Corra.

Là, une allée vous permet de faire le tour de l'étang.

Attention aux promeneurs à pied. Vous trouverez une aire pique-nique avec abri et table. L'étang est une zone écologiquement fragile avec beaucoup d'oiseaux à observer.

C'est pourquoi l'itinéraire du Paris-Londres l'évite et il convient donc de respecter cet environnement. Derrière la zone de pique-nique vous pouvez aller

voir, entre les mois d'avril et octobre, les expositions de sculpture du « parc grandeur nature ». Vérifiez auparavant les périodes d'ouverture (<http://parc-grandeurnature.free.fr/>). Quittez l'étang du Corra par l'accès donnant sur la N184. Prenez le trottoir à droite ; à l'angle du mur d'enceinte vous retrouvez la piste du Paris-Londres qui longe le mur par l'extérieur. La piste vous fait traverser la cité de La Garenne. Vous sortez de la cité par un petit portillon et prenez à droite (l'avenue verte se dirige vers Conflans-Sainte-Honorine par la gauche). La petite route de desserte de la plaine passe à proximité du port de plaisance et longe les anciens champs d'épandage d'Achères, maintenant reconvertis en culture de lavande.

Passez la barrière anti-« gens du voyage » et continuez jusqu'à la clôture des jardins de Paris. Longez cette clôture vers la gauche pour trouver l'entrée en bord de Seine. Vous arrivez dans les jardins par la maison du passeur près de l'embarcadere du bac. Ce bac est ouvert au public tous les week-ends d'avril à septembre.

Prenez le petit pont enjambant le ruisseau et suivez le chemin en bord de Seine. A votre droite la sculpture « Miroirs du Ciel » érigée par le SIIAP (Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne).





La sculpture « Miroirs du ciel »

Continuez le chemin jusqu'à la grille, passage à gauche, sur la route se dirigeant vers la porte de Fromainville : entrée du parc de Maisons-Laffitte. Prenez la piste cyclable vers la gauche. Depuis la porte de Fromainville vous pouvez rejoindre votre point de départ par les avenues La Fontaine, Montaigne, Racine, Eglé et Général-Leclerc.

PhL

Distances

Château km 0
Caves du Nord 1,60 km
Etoile des Pétrons 2,55 km
Etoile du Bout du Monde 3,40 km
Embranchement 5,00
Corra 5,70 km
Cité de la Garenne
Centre hippique 12,30 km
Jardins de Paris 13,50 km
Grille de sortie 16,85 km
Porte de Fromainville 17,27 km
Château 20,80 km

Distance : 20km

Durée : 1h pour les sportifs,
1h30 pour les promeneurs

Niveau de difficulté :

facile, sans dénivélé

Environnement :

chemin de halage,
chemins forestiers,
routes à faible circulation

A voir :

Château et parc de Maisons-Laffitte
Etang du Corra, Jardins de Paris...

Le Mesnil-le-Roi

Des progrès d'année en année



« C'est déjà un lieu magnifique, tout-à-fait cyclable »

Le projet esquissé dans le mandat précédent par le SMSO - Syndicat Mixte d'Aménagement de la Seine et de l'Oise - a été repris par la nouvelle équipe. En 2014, le SMSO a pu ainsi passer à un véritable avant-projet qui permettra, le moment venu, de pouvoir obtenir les subventions absolument nécessaires. La ville défend ce projet qui sera présenté aux futures instances intercommunales.

Cet avant-projet se situe géographiquement le long de la Seine et de la plaine maraîchère, entre le fleuve et les terres agricoles. Avec un déroulé paysager hors du commun, voire même unique, sur une longueur de mille mètres, entre la rue du Port et la réserve naturelle RNR Nord.

Il reprend l'essentiel des trois points-clés :

- chemin piétonnable et cyclable tout le long de ce passage. Le réseau cyclable existant, au niveau de la rue du Tir et du chemin du Clos de La Salle, reliaera cette réalisation de 1000 mètres, ensuite le passage est possible sur la départementale jusqu'au Pecq, ou encore par l'allée Le Nôtre, en terrain escarpé le long de la terrasse de Saint-Germain et du parc paysager. Ce passage nécessite de bons mollets, par conséquent de l'entraînement avec Réseau Vélo78.

- réfection des berges très dégradées sur 150 mètres, avec régénération de la biodiversité locale qui connaît des inventaires importants d'espèces remarquables : botanique en expansion d'espèces nouvelles, retour des amphibiens dans une humidité mieux gérée, insectes, et oiseaux nicheurs ou passeurs.

- remise à niveau de l'étang de la réserve naturelle dit « La Noue », relief de l'ancien bras de la Seine il y a 1000 ans. Ce dragage du fond de la noue permettra une remise en eau en permanence. L'étang connaîtra le retour massif des amphibiens remarquables, notamment « le triton crêté », voisin de la salamandre de François 1er, qui est devenu aussi robuste grâce à sa nourrice du château de Vaux, sise au Mesnil-le-Roi. Ce projet s'insère parfaitement dans les réseaux cyclistes actuels et dans les chemins de randonnée, grands ou petits. De quoi donner aux cyclistes de vrais perspectives.

Un autre projet, plus lointain, est à l'étude. Il s'agit de la constitution d'une plateforme pour les jeunes avec BMX et skate-board au bout de la rue du Port, en lisière des jardiniers. Le réseau de vélos sillonne d'ores et déjà le voisinage du futur site, au long du petit bois du Clos de La Salle, élément de la réserve naturelle RNR Sud.

J-LM

Vélo-école

Une affaire qui roule !

Une association dispense des cours à des débutants et à des personnes souhaitant se perfectionner dans la pratique du vélo, notamment en milieu urbain.

Depuis le 25 octobre 2014, l'antenne d'Argenteuil-Bezons de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) a lancé sa vélo-école. Un projet longtemps repoussé, faute de local pour stocker les vélos. Un beau succès de fréquentation en à peine trois mois d'existence !

Au fil des mois, le projet de vélo-école est devenu le dossier prioritaire de l'antenne. Et, à chaque fois, le même problème sans réponse jusque-là : le local. Pourquoi dans une ville comme Argenteuil, 105 000 habitants et une vie associative plutôt dynamique, ou Bezons, n'arrive-t-on pas à trouver une solution ?

Finalement, c'est à la MJC d'Argenteuil que l'antenne a pu poser ses deux roues, étape déterminante du projet réussie grâce à Claude, notre homme de réseau. Serge, de son côté, a géré la partie inscriptions des élèves et celle des encadrants. Car les uns ne peuvent fonctionner sans les autres.

Nous avons bon espoir d'avoir un minimum suffisant d'apprentis cyclistes.



Demandes d'inscriptions

Lors du forum des associations d'Argenteuil en septembre, les demandes d'inscriptions ont vite dépassé nos prévisions : plus de vingt-cinq adultes ont pris contact !

Dès la première séance, c'est une dizaine d'entre eux qui a suivi les cours. Des femmes surtout, motivées comme jamais. Côté encadrants, l'envie était aussi très forte : à chaque fois, trois à six encadrants (avec le support de

membres de Réseau Vélo 78, dont son distingué président, Lionel, devenu moniteur très actif !) ont distillé leurs conseils aux trois groupes. Les débutants se rendaient sur les berges de Seine côté Colombes, près du pont d'Argenteuil. Une pente douce idéale pour se lancer. L'autre groupe « intermédiaire » pédalait lui sur le parking du marché Héloïse d'Argenteuil. Là, nos stagiaires pouvaient enchaîner les exercices : tourner en levant le bras, se lever de la selle (et éviter les aspérités de la route), s'arrêter, slalomer, etc. Enfin les « confirmés » effectuaient des circuits urbains en toute sécurité avec les encadrants. Nous nous sommes très largement inspirés de la méthode de nos amis de « Clichy à Vélo ».

Un grand merci à Patrick et Béchir de nous avoir conseillés et accueillis : certains d'entre nous sommes venus assister à quelques séances très instructives.

Un concept récent

La vélo-école est un concept relativement récent qui comble un vide dans l'enseignement de la conduite des deux roues non motorisés. Soit en apprenant à faire du vélo aux débutants, soit en perfectionnant la maîtrise, pour les personnes qui manquent d'assurance.

Faire du vélo est une chose quasi naturelle pour beaucoup de personnes qui ont appris jeunes dans la rue, avec leurs parents, ou avec des camarades



de jeu. Mais pour d'autres, notamment des femmes, le vélo, dans leur jeunesse, était réservé aux garçons. Le temps passant, elles souhaitent, elles aussi, accéder à ce moyen de transport, qui correspond également à une forme de liberté individuelle de mouvement.

Pour d'autres personnes, le besoin est de retrouver l'aisance, la capacité à faire du vélo en milieu urbain.

Les vélos-écoles sont souvent de petites structures, créées et animées par des bénévoles convaincus. Au commencement, l'empirisme était de mise, faute de manuel pédagogique existant. Au fil du temps, les méthodes ont évolué, se sont perfectionnées. Le fonctionnement en réseau a permis de mutualiser les bonnes pratiques pour aboutir à des techniques pédagogiques très efficaces.

Pour toutes ces raisons, participer à une vélo-école donne un sens supplémentaire à notre engagement pour la défense de la pratique du vélo.

Catherine Christin
Antenne MDB Bezons-Argenteuil
Lionel Carrara
Président de Réseau Vélo 78

Vélo-écoles locales

- MDB-Clichy-la-Garenne
- MDB-Bois-Colombes
- MDB-Argenteuil

Sites Internet

www.mdb-idf.org/
www.reseauvelo78.org/

Les Mureaux

Une histoire qui finit bien...

Un nouvel aménagement de trois kilomètres, très attendu, a été réalisé en 2014, sur la départementale D14. Il permet de relier le centre commercial de Flins à la commune des Mureaux. Particulièrement fréquenté par des automobiles et poids lourds, cet axe était un point noir pour les cyclistes qui se sentaient en extrême insécurité. Alain Planche en 2012, (adhérent de Réseau Vélo 78) avait alerté le Conseil général sur la dangerosité de cet itinéraire. Maintenant, ce ne sont plus que de mauvais souvenirs : l'aménagement est fréquenté par de nombreux cyclistes, dont une partie va faire ses emplettes au centre commercial. Cet espace est aussi fréquenté par des joggeurs qui apprécient également cet équipement. Bien que réservé aux vélos, la cohabitation s'effectue quasi naturellement.

AP



Tourisme

L'Italie au fil de l'eau...



La lagune de Venise

L'idée m'est venue, aimant ce beau pays, de traverser la plaine du Pô, de Turin à Venise, en Mai 2014. Pas de souci une fois que le vélo est mis dans une housse, avec le TGV entre Paris et Turin. Ensuite, neuf étapes qui conduisent à Venise. Pour autant, si le parcours ne pose pas de problème à partir de Piacenza, il convient d'avoir un bon sens de l'orientation entre Turin et Piacenza. Un site italien permet de s'orienter malgré tout (piste ciclabili). Au-delà, pistes en veux-tu en voilà, en particulier sur les digues du Pô (sur la deuxième partie d'un parcours total de 560 km) avec vue imprenable sur le fleuve et la campagne, mais aussi très bonne prise au vent lorsque celui-ci se manifeste... (les digues sont surélevées d'une dizaine de mètres au-dessus de la plaine). Et puis, la randonnée se fait au milieu des canaux et des rizières en aval de Turin, au bruit du coassement des grenouilles et de leur plouf dans les canaux et sous l'œil et le vol majestueux de centaines de hérons blancs et cendrés.



Dans la plaine de Casalmaggiore

Plein de rencontres sympathiques, depuis le paysan qui a serré la main du Général en 1958 et s'en souvient encore, jusqu'à la mammy à vélo qui m'a guidé vers le seul magasin d'alimentation ouvert à la ronde. Mais aussi, après le suivi d'un 4X4 sur un chemin, la surprise de le

voir s'arrêter, et d'en descendre un homme avec un pistolet à la main, qui m'explique finalement qu'il fait la chasse aux étourneaux dans les rizières en aval de Turin. Egalement des



Le passage sur le Pô

échanges très cordiaux avec des locaux le long du parcours, qui m'ont tous dit qu'ils adorent la France, et pour certains, qui y viennent en cyclotouristes. Beaucoup d'Italiens à vélo sur le parcours et quelques cyclotouristes étrangers enthousiastes sur les digues. Enfin, une arrivée à Venise par le sud et la belle ville de Chioggia, malheureusement un jour de grève. Et donc une traversée de Venise avec vélo et bagages particulièrement fastidieuse. Arrêt d'une journée à Ferrara, capitale mondiale du vélo et très belle ville à visiter. Et très bon accueil partout dans les petits hôtels de province (le vélo ouvre de suite la sympathie...). Enfin, retour par le train de nuit (et vélo en housse), départ de la gare de Santa Lucia vers 19h30 pour arriver à la gare de Lyon le lendemain vers 10h du matin.

PL

La Petite Reine, Pierre Giffard et le Paris-Brest

La Petite Reine

C'est Pierre Giffard qui aurait lancé cette expression pour désigner à la fois la bicyclette et celle qui la chevauchait (la couverture de son ouvrage « La Reine Bicyclette » traitant de l'histoire du vélocipède montre une femme montant un vélo moderne).

Pierre Giffard



Pierre Giffard, homme de lettres français, grand reporter, précurseur du journalisme moderne et pionnier de la presse sportive.

Pierre Giffard est né le 1er mai 1853 dans la petite commune de Fontaine-le-Dun en Seine-Maritime.

De 1873 à 1878, il entre successivement au « Corsaire », à « l'Événement », à « La France », au « Gaulois ». En 1880, les directeurs du journal « Le Figaro », qui ont remarqué son talent d'écriture mais aussi sa rigueur et son originalité notamment lors des conférences qu'il a données durant l'Exposition universelle de Paris de 1878 à propos des inventions du téléphone, du phonographe entre autres... l'embauchent dans la rédaction de leur journal.

Pierre Giffard devient l'un des plus grands journalistes français de son époque. Il est alors ce que l'on nomme aujourd'hui un grand reporter.

Il s'intéresse progressivement aux sports et plus particulièrement à la bicy-

clette. Son développement passant doucement dans toutes les couches de la population le fascine vraiment. Il y voit une source fondamentale de progrès de l'humanité. Il écrit alors « *Jamais je ne pourrai dire le contentement, le bien-être que procure à un homme ce sport hygiénique. Il y a trois ans, je regardais passer un vélocipédiste avec curiosité, comme une bête. La bête, c'était moi. Il était lui l'homme pratique, le malin. Ah ! que je suis donc de son avis, à présent que j'ai appris à jouer de son instrument !* ». Il ajoute même que la bicyclette est pour lui un bienfait social.

Vers 1890, l'industrie du cycle est en plein boom, les achats de bicyclettes progressent au sein de la petite bourgeoisie. Des magasins ouvrent leurs portes un peu partout bien que le prix d'une bicyclette soit supérieur à un mois de salaire moyen. Les infrastructures se développent elles aussi et les épreuves sportives connaissent un véritable succès populaires. Près de 300 vélodromes et pistes sont construits entre 1890 et 1900 : le Vélodrome d'Hiver (1892), le Vélodrome Buffalo (1892), le Parc des Princes (1897)... Pierre Giffard organise en 1891 le premier Paris-Brest-Paris. Il souhaite démontrer le caractère pratique de la bicyclette par cette course de 1200 km. L'épreuve est un vrai succès avec plus de 400 inscriptions. 206 cyclistes, des amateurs et des professionnels participent à cette édition avec des soigneurs, des mécaniciens et surtout des entraîneurs. Les machines, qui ont été plombées avant la course pour contrôler l'utilisation d'une seule et même machine par les participants, sont montées avec des pneus en caoutchouc creux ou des pneumatiques gonflables. Charles Terront, sur pneumatiques Michelin, gagne la course, roulant sans dormir durant 71h 22mn !

Chapeau Monsieur Giffard !

Pierre Giffard meurt à Maisons-Laffitte

le samedi 21 février 1922 après une longue maladie.

Le 18 novembre 1923, en présence de sa famille, d'autorités sportives et de la presse, le fameux banc édifié en sa mémoire est inauguré à La-Croix-de-Noailles. Vous êtes certainement passé à côté de ce banc de pierre, sans y prêter attention. Aussi, la prochaine fois que votre chemin passe à proximité de cet endroit, prenez le temps de vous y arrêter ↓



Le Paris-Brest

Sans doute avez-vous déjà dégusté un Paris-Brest, mais connaissez-vous son origine ?

Le Paris-Brest est une pâtisserie française, en forme de couronne, composée d'une pâte à choux fourrée d'une crème mousseline pralinée, garnie d'amandes effilées.

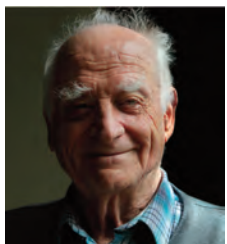
C'est un pâtissier de Maisons-Laffitte, Louis Durand, inspiré par la course cycliste Paris-Brest-Paris créée en 1891, course pour laquelle le créateur Pierre Giffard lui demande de faire un gâteau

en forme de roue de bicyclette, qui est à l'origine du gâteau en 1901.

La forme du Paris-Brest est bien censée représenter une roue en référence à la course cycliste. Quelques pâtisseries perpétuent d'ailleurs la tradition des grands Paris-Brest comportant, comme à l'origine, des rayons en pâte à pain. Vendus à la coupe, ils peuvent atteindre des dimensions de trente à cinquante centimètres de diamètre.



Nos automobiles ? Des fossiles...



Michel Serres, Philosophe

Le cambrien - il y a 500 millions d'années - a vu émerger, chez les vivants monocellulaires mous, des parties dures, sortes de plaques de calcaire pluricellulaires. Des populations sont apparues, munies de toits dont la dureté mit à l'abri leurs parties douces : mollusques aux coques chantournées, armées d'insectes couverts de chitine, sauriens et reptiles émaillés d'écaillés...

Des centaines de millions d'années après émergèrent des espèces douces dont l'anatomie inversa exactement la dureté précédente. Chair, poils, plumes, duvets... toutes les parties souples sortirent lentement de ces coques cristallines ou de ces carapaces calcaires et devinrent parfois, à l'intérieur, os, cartilages et squelettes. Ainsi notre corps sut à la longue se faire doux dehors et dur dedans. Mais avec nos

maines, nous ne pouvons encore fabriquer que du dur dehors et doux dedans, à l'image de ces véhicules d'acier qui nous entourent. Tout se passe comme si nous ne parvenions à modeler que des fossiles archaïques...

Regardons passer wagons et locomotives, camions et automobiles, fonctionner grues et bétonnières, s'élever usines et fabriques... tous mous à l'intérieur et d'acier à l'extérieur.

Nous voyons défiler - s'entrechoquer quelquefois mortellement - des millions de fossiles, revêtus de cuirasses comme des crustacés, mollusques, arthropodes, insectes et sauriens...

Nos automobiles ressemblent à la fois à des animaux conservés ou fossiles et à des armures de guerriers préhistoriques.

Quand saurons-nous produire des techniques douces à l'image de nos corps? Le doux émergera tout naturellement de nous lorsque nos techniques s'ouvriront au monde au lieu de le combattre...

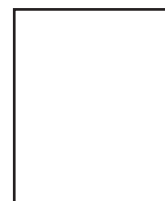
Une exception à cela.

Nous avons su, une fois, fabriquer de nos mains une machine si souveraine qu'on la nomma dès sa naissance « la petite reine ». Une machine qui, pour la première fois dans l'évolution comparée de la vie et des techniques, ne nous protège pas de sa cuirasse, mais mime au contraire l'intimité des os en laissant notre chair déborder vers le monde. Bras sur le guidon, mains serrant les freins ou les poignées, cul sur selle, mes jambes se posent hors cadre.

Mon corps entoure, surplombe, habille, environne ma bicyclette, ainsi devenue squelette interne de mon corps roulant. Passant de l'ère primaire au quaternaire, réellement moderne, le vélo devance de millions d'années les autres véhicules, inimaginablement archaïques. On s'étonne en général que, quelques années après le vélo, des inventions « mirifiques » comme l'automobile soient apparues. Détrompons-nous ! Le vélo émergea de fait des centaines de millions d'années après l'automobile. Lui mammifère, elle insecte ou crustacé

Les associations avec lesquelles Réseau Vélo 78 collabore

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



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

Activités de Réseau Vélo 78

En 2014



9 février : Promenade découverte à vélo de Rueil à la forêt de Saint-Cucufa.



5 avril : Stand Réseau-Vélo 78 à Maisons-Laffitte.

mai : sortie au château de Versailles → avec Rueil-à-Vélo.



1er juin : La Convergence des Franciliens sur Paris.



15 juin : « Seine-en-Selle » organisé par le Conseil Général des Yvelines.

16 octobre : sortie automnale parc des Charmilles forêt de Saint-Germain.



Novembre : participation à la vélo-école MDB Argenteuil-Bezons

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

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

Soutenez l'action de l'association Réseau Vélo 78

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

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

Je soussigné(e) (Nom, prénom) :

Domicile :

Tél : Adresse Internet :

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

Je cotise en tant que

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

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