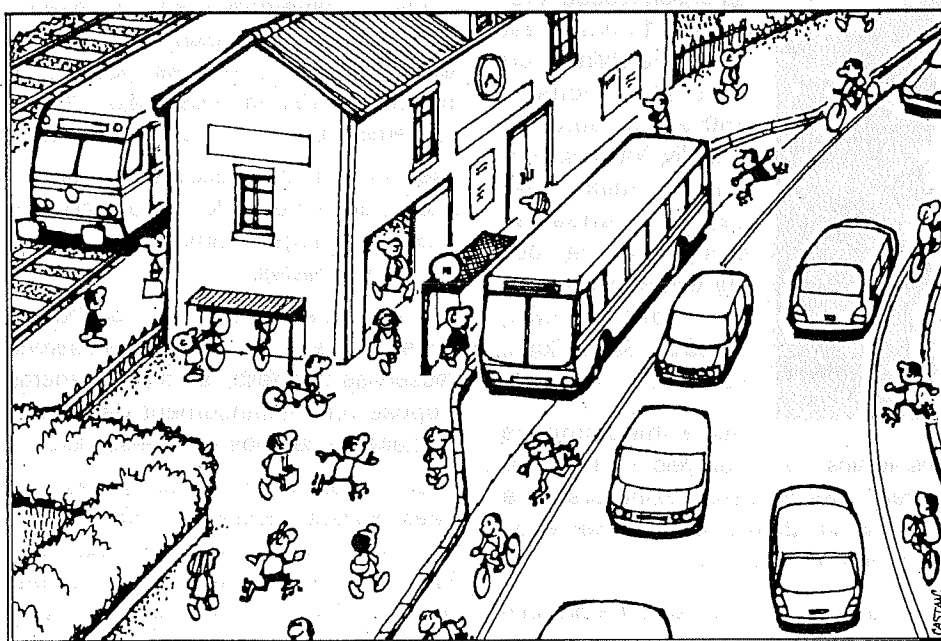


Editorial

Écomobilité



Soyons satisfaits d'être plus écoutés que par le passé. Le travail de Réseau Vélo 78, avec le soutien de ses nombreux adhérents, y contribue. Le relais d'associations dont nous sommes membres (FUBicy, AF3V) renforce cet impact. Mais le plus important sera de constater que les intentions, voire les budgets, se transforment en projets très concrets. Il semble bien que nous en prenions le chemin, malgré un Grenelle fort oublieux de l'intérêt du vélo dans les déplacements urbains.

Dans l'esprit des usagers, pourtant, aucun doute n'existe, comme l'a souligné un récent sondage TNS-Sofres sur l'Ile-de-France : pour aller travailler, 26% des Franciliens acceptent de passer un quart d'heure - ou

moins - à vélo, (soit près de quatre kilomètres), 49% entre un quart d'heure et une demi-heure (soit entre quatre et huit kilomètres) et 22% seraient prêts à y consacrer plus d'une demi-heure. Pour faire leurs courses quotidiennes, on trouve encore que les trois-quarts des Franciliens seraient disposés à faire du vélo si le temps consacré au déplacement n'excédait pas une demi-heure.

Pourtant, avant l'amorce d'une désaffection pour l'auto (budget carburant/véhicule de plus en plus lourd, pollution, encombrement de la voirie générant des pertes de temps), la place de la voiture particulière en Ile-de-France restait considérable : elle assurait 15,4 millions de voyages (44% du total) et 100 millions de kilo-

mètres (58% du total). Pour nous, cyclistes, on remarque que le parcours moyen est de 6.5 kilomètres, une distance qui se franchit couramment en une vingtaine de minutes.

Que manque-t-il donc ? Des itinéraires sécurisés, abrités du flux automobile, pour rejoindre les gares desservant les transports en commun les plus performants ou bien encore d'autres pôles d'activité. Enfin, une vraie politique d'écomobilité !

Les responsables politiques commencent à en prendre conscience, quelque soit leur appartenance politique.

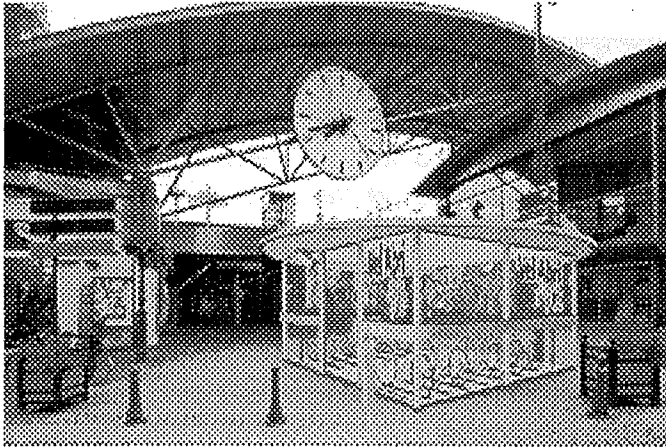
« Nos communautés serviront mieux l'ensemble de leurs résidents si nous sommes capables de délaissé nos voitures pour marcher, faire du vélo et avoir accès aux autres alternatives de transport ». Cette déclaration a été faite par Barack Obama, le nouveau président américain, dont l'administration va réévaluer le processus de financement des moyens de transport afin de s'assurer que les considérations de croissance rapide sont prises en compte. Un message fort !

Pour conclure, insistons pour que les décideurs ne restent pas dans l'ignorance du fait que la mobilité urbaine est un problème planétaire.

Actualités cyclistes

L'herbe a toujours l'air plus verte chez le voisin, et la vie des cyclistes plus belle !

Il n'est plus besoin de présenter les systèmes de location de vélos en libre-service : même dans notre beau pays où le culte de la voiture est encore bien pré-



sent, de nombreuses villes se sont lancées dans une réflexion pour *se déplacer autrement*, favorisant ainsi le développement de la « petite reine ».

Le Velib parisien, opérationnel depuis juillet 2007, est largement utilisé et aujourd'hui il franchit les fortifs : trente

communes de la petite couronne (celles dans un rayon de 1,5 km de la capitale) ont ainsi obtenu l'autorisation d'implanter sur leur territoire des stations Velib. La première ville à inaugurer son réseau - prévu le 31 mars - est Boulogne-Billancourt avec 21 stations et 650 vélos. Suivront Gentilly, Vanves, Vincennes, Saint-Ouen. Les communes les plus proches de nous qui vont ainsi s'équiper sont Neuilly, Puteaux, Saint-Cloud, Levallois.

Autre impulsion de nos voisins : le « Plan vélo » du Conseil général des Hauts-de-Seine présenté aux élus du 92 en octobre dernier et qui se décline en trois axes :

- implantation de 300 Vél'Abri à proximité des gares, des lieux de loisirs et des

zones commerciales. Ces garages à vélos vidéosurveillés, d'une capacité de cinquante places chacun, seront accessibles avec une carte Navigo ou de ce type ;

- aide au développement du réseau cyclable grâce au doublement du budget alloué à la création de pistes cyclables : 3 millions d'Euros en 2009, déjà 170 km supplémentaires en travaux ou budgétés ;

- sensibilisation et éducation : mise en place d'un « brevet du jeune cycliste » dans les collèges, campagnes auprès des automobilistes.

Enfin, comme seules onze communes sur les trente-six du département seront desservies par Velib, le conseil général propose un cofinancement de projets d'installation de vélos en libre-service.

Pour arriver jusqu'à nous, toutes ces idées doivent encore franchir la Seine (... et d'autres obstacles !) mais dans notre département aussi les mentalités bougent et le Conseil général multiplie les initiatives. **BB**

Leonard de Vinci a-t-il inventé la bicyclette ?

A sa mort, en 1519, Léonard de Vinci laissait derrière lui une quantité impressionnante de documents et dessins traitant de nombreux sujets scientifiques et techniques. A la fin du seizième siècle, le sculpteur Pompeo Leoni acquit une grande quantité de ces documents. Dans un souci de classement, il colla les dessins figurant sur des feuilles volantes dans un album. Certaines feuilles de cet album comportaient une découpe permettant de voir l'autre côté du document collé. Pour d'autres, le verso de la feuille collée n'était plus visible. Cet album est connu sous le nom de Codex Atlanticus.

Le Codex Atlanticus est resté inchangé à la bibliothèque ambrosienne de Milan pendant 400 ans. C'est vers 1960 qu'il fut décidé de le restaurer. Le travail fut confié aux moines de l'abbaye de Grottaferrata, près de Rome, et réalisé entre

1966 et 1969. Ce n'est qu'en 1974 qu'un spécialiste de Léonard de Vinci, le professeur Augusto Marinoni, annonça qu'au verso de l'une des feuilles collées était apparu le dessin, invisible jusqu'à ce jour, d'un engin ressemblant étrangement à une bicyclette. Ce dessin, accompagné de petits dessins obscènes, n'était manifestement pas de la main de Léonard, mais fut attribué à l'un de ses apprentis qui l'aurait copié d'après un original du maître qui ne fut jamais découvert.

La bicyclette dessinée présente des particularités surprenantes : le guidon ressemble plus à un appui-mains qu'à un organe de direction, la roue avant n'est pas directrice et, surtout, que penser de cette transmission par chaîne toute semblable à celle qui n'apparut sur nos vélos qu'à partir de 1880. Comment peut-on imaginer de pédaler en

gardant son équilibre sur un vélo dénué de roue directrice ? L'authenticité de ce dessin fut mise rapidement en doute par de nombreux spécialistes. Le professeur Marinoni, s'appuyant sur un autre codex retrouvé à Madrid en 1974 et présentant des dessins de la main de Léonard décrivant un système de transmission par chaîne, soutient que le dessin original ne peut être que de Léonard de Vinci, ce qui fait de la bicyclette une invention italienne.

Un historien de l'art californien qui aurait examiné le document avant sa restauration affirme que l'on ne distinguait alors, par transparence, que quelques gribouillages et l'esquisse de deux cercles.

La bicyclette de Léonard est probablement un faux. Mais alors, qui peut bien être l'auteur de cette supercherie ? Certains n'ont pas hésité à accuser le pro-

A la rencontre du Code de la Rue

De la route vers la rue

En 1900, la France compte 30 constructeurs automobiles, 57 en 1910 et 155 en 1914. Le Code de la route se conçoit à cette période d'essor et de démocratisation de l'automobile. Depuis sa première adoption en 1921, il justifie naturellement un renforcement des règles de circulation. Ces dispositions régissant la circulation sur la voie publique par les usagers, dont les cyclistes, s'adaptent aujourd'hui au développement des différents modes de transports urbains liés notamment au nouveau contexte environnemental, social, voire économique.

Après trois ans de gestation, le Code de la rue viendra bientôt à terme. Il vise à redistribuer les cartes de la mobilité en milieu urbain par le biais de la réglementation du Code de la route. Il rééquilibre l'usage des différents modes de déplacement, conduit à une simplification de l'aménagement et de l'équipement des rues, une meilleure sécurité et un meilleur confort pour l'ensemble des usagers et ce dans un esprit de respect mutuel. Démarche participative, c'est aujourd'hui un comité de pilotage

regroupant les différents usagers, sous la houlette de la DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routière) et du CERTU (Centre d'études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme) qui assure sa mise en œuvre.

La parution du décret 2008-754 du 30 juillet 2008

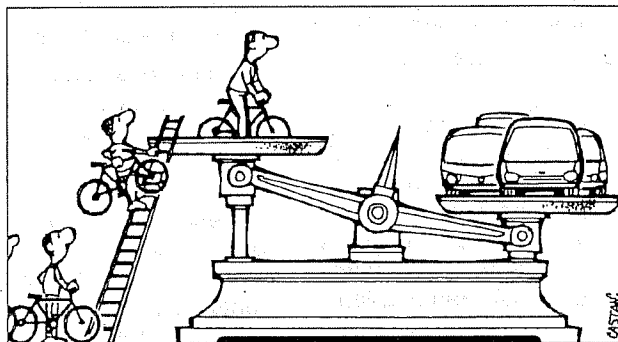
conduit depuis à trois conséquences majeures :

- l'introduction d'un principe de prudence dans le Code de la route, pour mieux promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes doux ;

- l'introduction de la zone de rencontre - zone à priorité piétonne, ouverte à la circulation de l'ensemble des usagers et dans laquelle la vitesse est limitée à 20 km/h ;

- la précision des règles relatives à la zone 30 et à l'aire piétonne ;

- la généralisation du double sens cyclable dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés des zones de rencontre et des zones 30.



Sur les pavés, la rencontre

Concrètement, des recommandations d'aménagements et des obligations de mises en conformité sont formulées afin de parvenir au souhait de partage plus équilibré de l'espace public entre motorisés et non motorisés et aussi afin de diminuer le nombre de morts et de blessés.

Depuis le 30 juillet 2008, l'aménagement des nouvelles zones 30 et des zones de rencontre devra être cohérent : réduire la vitesse des véhicules à moins de 30 km/h pour les zones 30, priorité des piétons, vitesse des véhicules inférieure à 20 km/h pour les zones de rencontre. Cela signifie clairement que les collectivités vont avoir à analyser leurs zones 30, notamment si celles-ci ont été bâclées et se sont limitées en la simple pause d'une signalisation.

Pour juillet 2010, la mise en conformité obligatoire est prévue en faveur de la généralisation des double sens cyclables dans les zones 30. En effet, l'évolu-

tion prévoit que le principe de rue à double sens pour les cyclistes soit la règle pour toutes les voiries des zones 30, sauf disposition locale.

Pour les cyclistes, il conviendra de compléter les dispositions existantes par l'autorisation aux patineurs de circuler

sur les pistes et bandes cyclables ou encore par le tourne-à-droite au feu rouge à l'issue des expérimentations

menées. Mais, déjà, les résultats de mars 2009 à Strasbourg sont peu concluants. La signalétique réglementaire (sous le feu tricolore, un feu orange représentant un vélo avec une flèche vers la droite) induit une confusion auprès des automobilistes voyant là un signal leur étant destiné. De plus, des cyclistes strasbourgeois utiliseraient déjà cette technique de façon officieuse et illégale.

A suivre...

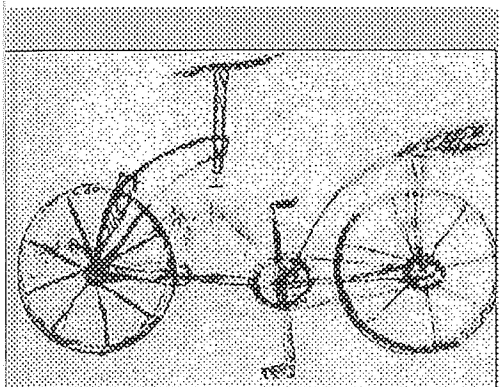
La stratégie actuelle du Code de la rue projette une action par des démarches locales :

- la mise en place d'une nouvelle gouvernance ;
- redéfinir la hiérarchisation de la voirie ;
- l'établissement d'une charte locale des usages de la rue (voire un Grenelle).

Le temps est nécessaire pour une réflexion et une culture partagées, pour une action cohérente. Toutefois, les recommandations (et quelles obligations réglementaires et législatives ?) du Code de la rue semblent encore limitées et les expérimentations seulement en cours. La société civile, les associations locales ou nationales, doivent encore persévérer et s'exprimer pour que les règles de cohabitation dans un espace public soient au plus près des réalités et de la complexité de la ville.

RD

Références : Rencontre du Club des territoires et villes cyclables du 2 avril 2009.



fesseur Marinoni lui-même. D'autre part, pendant le travail de restauration, seuls les moines en charge du travail avaient accès au Codex.

Alors ? Un moine facétieux a-t-il voulu enrichir le palmarès d'inventions de Léonard de Vinci pour la plus grande gloire de l'Italie ? La réponse sera peut-être donnée si l'on obtient une analyse scientifique qui permettrait de dater les traces du crayon utilisé.

Ph. L.

Yvelines

De grands itinéraires cyclables

Les Yvelines se lancent, depuis quelques mois, dans la définition d'un plan pluriannuel de véloroutes et voies vertes avec l'objectif de relier quelques pôles du département comme :

- Versailles-Montfort l'Amaury-Houdan ;
- Mantes-la-Jolie-Houdan-Rambouillet ;
- Conflans-Versailles-Rambouillet-Ablis ;
- Conflans-Mantes-Bonnières par la vallée de la Seine.

Le Conseil Général, sous l'impulsion de son vice-Président Jean-Marie Tétart (Maire de Houdan), a chargé une société-conseil (AM Environnement) d'examiner les itinéraires sous l'œil critique de Réseau Vélo 78 et de quelques autres associations (Buc, Poissy, Rambouillet).

Ce plan s'inscrit dans la logique d'un plan national élaboré, notamment, par l'AF3V (Association des Véloroutes et Voies Vertes) et l'ADC (Association des Départements Cyclables), avec le support du MN3V (Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes, gérée par le MEEDDAT).

Notre département, tout comme la région Ile-de-France, sent-il la nécessité de mettre enfin les bouchées doubles dans un schéma national lancé, il y a dix ans, par le CIADT ?

Le chemin parcouru

Le but initial du CIADT, a rappelé J-M Tétart (son initiateur, enfin écouté du Conseil Général des Yvelines !), avec H. Peigné (Monsieur Vélo du MEEDDAT), était l'utilisation dynamique du Contrat

de Plan Etat-Région piloté par la DATAR. Sa logique ne se limitait pas qu'aux grands itinéraires.

Lors du congrès de l'ADC en septembre, N. Poulouin (Président de l'AF3V) a souligné que l'AF3V, avec la FFCT et l'ECF, était à la base de ces itinéraires en jouant le rôle d'aiguillon par des études suivies de réalisations finançables.

L'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V) indique dans son rapport, intitulé « *Dix ans après le CIADT, la France à vélo dans l'Europe à vélo : quel constat ?* » : 22 000 km devaient être réalisés, 6000 km le sont dont 2/3 en site propre ; la maîtrise d'ouvrage est souvent faite par les départements pour 3/4 de l'effort global. Il est aussi noté que des problèmes de visibilité et de collaboration entre les acteurs restent, souvent encore, à surmonter.

Les points de faiblesse

Le constat AF3V est que la continuité reste aussi trop limitée car, en une semaine, on fait aisément 200 à 300 km. On saute ainsi d'un département à l'autre, voire d'une région à l'autre.

On peut également déplorer le Décret 32 bloquant encore le vélo sur les chemins de halage.

La France est notoirement sous-équipée en comparaison de l'Allemagne. Conséquence : deux millions d'Allemands vont à vélo pour leurs vacances, c'est un marché global de cinq milliards d'Euros. On en est loin !

Priorités nationales pour les cinq ans

La relance du schéma national est, pour le MEEDDAT, nécessaire pour les grands itinéraires. Certains départements l'ont bien compris. En outre, le réseau local peut se développer avec Réseau Ferré de France (voies désaffectées) et Voies Navigables de France (chemins de halage).

Beaucoup d'associations plaident pour l'intermodalité : la combinaison train+vélo a l'avantage d'offrir une grande variété d'itinéraires en gommant les tronçons difficiles, dangereux ou simplement absents

Quel impact pour les Yvelines ?

Les deux derniers des quatre tronçons des Yvelines s'intègrent à des axes du schéma national :

- Paris-Mont Saint-Michel pour Versailles-Rambouillet-Ablis (puis Chartres) ;
- Paris-Normandie pour Chatou-Conflans-Mantes-Bonnières.

Des parties de cet axe ont vocation à être intégrées au Paris-Londres qui devrait être achevé avant les Jeux Olympiques de 2012.

D'autres, très longs -comme la Loire à Vélo- sont en voie d'achèvement. On peut les découvrir sur la carte interactive du site de l'AF3V www.af3v.org. Beaucoup de membres de RV 78, dont notre président, préparent ainsi leurs voyages à vélo.

Faites comme eux !

J-P J

À bicyclette, en vélo ?...

Grammaire, engins et marqueurs sociaux

Aller à bicyclette revient à considérer son engin comme une monture, comme on va à cheval. On situe ce déplacement dans l'ordre du sport ou de l'agrément

Aller *en* vélo est une tournure défendue par d'éminents grammairiens ainsi que par les rédacteurs du code de la route : l'usage du *en* amène notre engin au statut de véhicule et ouvre les droits qui s'y appliquent, en particulier la priorité à droite.

Le vélocipède, dès sa création, était déjà d'un coût très inférieur au déplacement hippique ou hippomobile. L'engin procurait une mobilité et une liberté considérable-

ment accrues. Le coût de fonctionnement à « l'essence de jarret » était déjà très abordable. On pouvait y ajouter des accessoires, chromes, coquetteries qui augmentaient encore son pouvoir de séduction. Il devint populaire dès que sa pratique ne fut plus trop acrobatique : c'est le « cheval du pauvre ». Classes aisées et modestes partagèrent cet enthousiasme jusqu'à l'avènement de l'automobile.

Mais le conducteur motorisé fut bien vite gêné par les foules cyclistes et leur lenteur relative ; les carrosseries se banalisèrent et obtinrent progressivement la

quasi exclusivité de l'usage et de l'encombrement de la chaussée.

Dans la longue rivalité auto-vélo, gageons que gains de temps et respectabilité ne seront plus dorénavant l'apanage des plus puissants. Saine, écologiquement correcte, économiquement et humblement égalitaire : parions sur la petite reine pour qu'*en* bicyclette ou *à* vélo nos déplacements quotidiens prennent un peu l'air, nous mettent un peu au vert...

...avec autant de liberté dans les mots que dans nos mobilités adoucies !

Les communes aiment le vélo : un peu,

Chatou

Des aménagements, des projets et... des soucis

Le vélo urbain suit son chemin :

- l'aménagement du rond-point du Luxembourg, examiné il y a plusieurs années, sort des cartons et va être réalisé ;
- l'aménagement de la liaison vers le lycée Alain va démarrer jusqu'à la limite du Vésinet (château d'eau) Jean-Moulin - ce qui nécessitera la suppression du stationnement dans cette rue. Pour la suite, nous attendons toujours Le Vésinet (comme pour le contresens cyclable de l'avenue Joffre envisagé sur le trottoir côté RER) ;
- une nouvelle zone 30 est à l'étude rue des Ecoles, ce qui permettra alors un double sens cycliste du collège jusqu'au passage Clérault.

Les soucis

- le PLD de la CCBS : nous n'avons pas la réponse de Chatou ;

- le transformateur EDF à la limite avec le Vésinet : l'EDF n'a pas daigné répondre à la commune et la liaison avenue de la République-allée du Lac Inférieur manque toujours ;

- chemin rural près de l'aire de stationnement des gens du voyage : rien ne se fait actuellement, par suite de problèmes entre ceux-ci et le Sitru ;

- comité de pôle de la gare : le plus gros souci, bien qu'après l'aménagement de la rue d'Aligre (luxe non financé en grosse partie par la commune) l'accessibilité aux vélos reste garantie.

Un "monte-charge" est prévu côté Croissy !!! Nous craignons qu'un vélo soit peu aisé à y mettre.

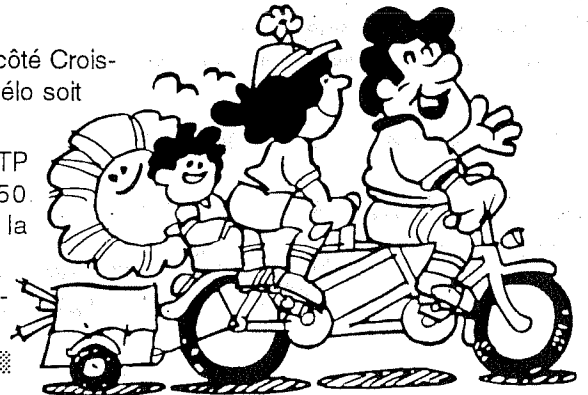
On attend l'accord de la RATP pour un parking à vélo (150 places sécurisées ?) dans la cour.

Rien de prévu quai Jean Mer-

moz, pourtant dans le périmètre du comité de pôle. Fin janvier, la Ville n'avait pas reçu la séquence 1 de l'itinéraire Seine du Schéma départemental des Véloroutes et Voies Vertes qui doit passer par là et n'avait eu aucun contact avec le bureau d'études. Celui-ci avait pourtant vu la CCBS. Il faudra savoir à qui est la compétence pour la voirie et sa définition.

Nous restons à votre écoute et vous informerons des réalisations.

BB/GMSL



Saint-Germain-en-Laye

Le réveil

En cette année 2008, le nombre d'arceaux de stationnement vélos a sensiblement augmenté autour de la place du Marché Neuf. Le quartier du Bel-Air mérite-rait

aussi pareille attention : poste, impôts, sous-préfecture, gare, la Soucoupe...

Si la véloroute Paris-Normandie peine à voir le jour, c'est que la situation patrimoniale entre le mur d'enceinte nord de la forêt et la passerelle de Conflans

Sainte-Honorine est complexe :

ONF, Ville de Saint-Germain, Ville de Paris, SIAPP... ont

leur mot à dire. Certaines parcelles seraient polluées et inutilisables en l'état.

Plusieurs réunions des différentes parties prenantes avec les administrations concernées ont déjà eu lieu. Patience et longueur de temps... mais ça se fera.

En ville, les projets d'aménagement de la zone mairie-château-RER varient du grandiose (parking souterrain près de la piscine avec liaison directe vers le RER) au

modéré : simple réaménagement en surface avec ouverture double-sens aux cyclistes de la rue Henri-IV, prolongé par un contresens sur la rue Saint-Louis vers le château. Espérons que le panache blanc du premier roi ralliera tous les suffrages et que les édiles, inspirés par le second, sauront guérir les écrouelles de la circulation dans ce quartier.

Le balisage d'une liaison cyclable entre la forêt de Saint-Germain et celle de Marly est à l'étude. Partant de la piscine, deux itinéraires sont en balance (à moins qu'ils ne soient balisés tous les deux). L'un contournerait la ville par l'ouest pour rejoindre le lycée agricole et l'étoile Parfaite par la route des Princesses, l'autre passerait par l'étoile d'Ayen, la place Vauban, la passerelle du viaduc du Bel-Air, la rue de la Justice et la piste existante le long de la RD 98 vers le carrefour Royal.

Nous espérons vous retrouver début juin pour notre balade annuelle en forêt.

IS-BD

Le Pecq Changement de vitesse ?

Il semble que nous allons être écoutés et entendus. Dans un premier temps sont apparus, sur le trottoir amont du pont du Pecq, des panneaux signalant la permission officielle d'y rouler à vélo (en laissant la priorité aux piétons). Dans un deuxième temps existent des projets de liaisons à vélo conduisant à la création d'une passerelle (ceci dans une vision plus vaste, car internationale).

FP

Les communes aiment le vélo : un peu,

Houilles

On continue, doucement mais sûrement

Début décembre 2008, une délégation de Réseau Vélo 78 a été reçue à la Mairie de Houilles pour faire un point sur les aménagements cyclables dans la commune.

Principaux thèmes évoqués :

- Aux abords de la gare de Houilles-Carrières, l'offre de stationnements vélos s'est considérablement améliorée, grâce à l'action de l'association. Restent encore quelques aménagements à réaliser, notamment une piste cyclable à contre-sens rue du 4-septembre, entre la gare et l'îlot Voltaire.

- L'association a conseillé la Mairie sur l'emplacement de nouveaux arceaux de

stationnement à installer près de bâtiments publics et de zones commerciales.

- Après le gel, que nous déplorons au plus haut point, du projet d'aménagement de la RD311 par la Mairie de Carrières, d'autres pistes cyclables d'accès au lycée des Pierres-Vives ont été étudiées par Réseau Vélo 78 et soumises à la Mairie. Un itinéraire sécurisé a été sollicité entre le pont Kennedy et Carrières par les rues Kennedy et Buzenval, appuyé par les fédérations de parents d'élèves.

- De nombreux marquages au sol doivent être refaits.

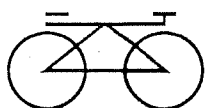
- La Mairie a lancé une étude sur la signalisation pour les cyclistes au sein de la ville.

- L'association a insisté pour que les pouvoirs publics fassent respecter les aménagements existants en interdisant le stationnement automobile sur les pistes cyclables se trouvant sur les trottoirs, du boulevard Henri-Barbusse notamment. A ce propos, ces aménagements devraient se prolonger jusqu'à la limite de Sartrouville.

Il semble que la municipalité ait bien entendu nos requêtes, espérons maintenant qu'elles se concrétisent rapidement.

LC

Maisons-Laffitte



De Cyclistes 2000 à RV 78



**Avez-vous
votre T-shirt ?**



C'est le moyen
le plus efficace et le plus rapide
pour faire connaître l'existence
de « Réseau Vélo 78 »
à un grand nombre de gens.
**Commandez-le
à votre Association (7 Euros)**

Fondée en février 1987 par François Rebattet, l'association Cyclistes 2000 est née d'un mouvement de « cyclistes en colère » devant la suppression sans préavis de l'unique parking à vélos de la ville, situé à côté de l'ancienne gare.

Albert Dumaitre, auparavant membre actif de l'association, est devenu, au moment du changement de municipalité qui est intervenu peu après, maire-adjoint responsable de la voirie et, s'il a cessé, dès sa nomination, de faire partie de Cyclistes 2000, c'est lui qui, en collaboration avec l'association, a initié le mouvement en faveur de la bicyclette dans la ville de Maisons-Laffitte. On lui doit notamment :

- la mise en place des premiers arceaux de stationnement ;
- la réalisation des ralentisseurs de vitesse qui ont contribué à pacifier la circulation dans la ville ;
- l'implantation, rue des Côtes, d'un des premiers contresens cyclables de la région.

Aujourd'hui, la ville compte plus de 1000 arceaux de stationnement (un record

pour les Yvelines ?), un deuxième garage à vélos a vu le jour côté ville, celui en face de la poste a été entièrement rénové, auquel mène la nouvelle piste cyclable aménagée rue Jean-Mermoz.

Il reste bien entendu des chantiers à ouvrir (l'adoption de contre-sens cyclables, la mise en zone 30 du Parc et, surtout, la traversée toujours problématique du pont de la gare), mais nous rencontrons auprès de nos interlocuteurs municipaux une écoute très encourageante.

Dans un souci de rationalité aussi bien géographique qu'administrative, Cyclistes 2000 se fond aujourd'hui dans l'entité plus vaste que représente Réseau Vélo 78, en devenant son antenne sur Maisons-Laffitte. Il est en effet plus logique, compte tenu des possibilités de déplacement offertes par la bicyclette, de raisonner à un échelon plus vaste que celui de la seule commune. Celui des Yvelines Nord représente un « territoire cyclable » à la portée de tout cycliste moyen, comme le prouvent les sorties familiales organisées chaque année par l'association Réseau Vélo 78.

JPA

Sartrouville

Où en sommes-nous début 2009 ?

Après une période d'attente post-électorale, un premier contact a été repris avec la municipalité à l'occasion d'un projet de piste cyclable qui desservira le nouveau lycée technique en bord de Seine.

Ce projet consiste en une piste cyclable qui sera aménagée en bord de Seine dans l'impasse entre la rue Guy-de-Maupassant et l'entrée quai Brunel du lycée. Il n'est pas prévu, à court terme, de prolonger cet aménagement sur le quai de Seine vers la piste existante quai du Pecq ou vers la rue Guy-de-Maupassant. Il nous faudra veiller à ce que cette prolongation soit réalisée à l'occasion de la réfection de la digue.

L'itinéraire cyclable parallèle à la nouvelle départementale entre le pont de la ruine et Maurice-Berteaux ne peut pas encore être défini dans la mesure où les futurs schémas de circulation associés à la nouvelle voie ne sont pas encore connus.

Les propositions faites en 2006 conjointement par réseau Vélo et le CADEB se sont heurtées aux priorités concernant le stationnement voitures de la municipalité.

La coulée verte avec ses jardins familiaux, promenade piétonne et piste cyclable qui était attendue en 2008 devrait voir un début de réalisation au

deuxième semestre 2009.

Les responsables voirie vont réexaminer une ancienne demande de piste cyclable rue Turgot.

Des réunions régulières devraient être programmées pour discuter de la suite qui sera donnée à ce dernier point et pour engager des actions sur les nombreuses autres questions en suspens.

Une rencontre directe avec le maire, qui n'était pas présent à la réunion évoquée ci-dessus, sera nécessaire pour qu'il nous indique comment il envisage de rééquilibrer les différents modes de circulation afin d'y intégrer la bicyclette.

Ph. L

Montesson

Un grand projet pour cette année

La ville de Montesson compte actuellement plus de douze kilomètres de pistes cyclables et le nombre de places de stationnement pour vélos est supérieur à 300.

2008 a vu le prolongement de la piste le long de la rue du 8-Mai, du centre jusqu'à la déchetterie (angle du chemin des Cormeilles). Sa longueur est de mille mètres environ.

Un très grand projet va voir le jour en 2009. Il s'agit de la création d'un rond-point giratoire près du cimetière où aboutissent les rues Pablo-Picasso, du 8-Mai, du 11-Novembre et Henri-Richaume, et où sera réalisée l'interconnexion de toutes les pistes déjà créées qui longent les rues mentionnées ci-dessus. Il sera néanmoins nécessaire de mettre à sens unique la rue Henri-Richaume (entre la rue du 19 mars 1962 et le rond-point), de déplacer légèrement vers l'ouest la piste qui longe la rue du 11-Novembre, et de créer environ cent mètres de nouvelles pistes. Cette inter-

connexion assurera une bien meilleure sécurité pour les cyclistes, et permettra des liaisons directes vers le centre.

Quand, dans un futur proche, la déviation de la RD121 sera réalisée pour désengorger l'entrée de Sartrouville, un projet sera à l'étude qui permettra de prolonger en direction de Carrefour la piste cyclable venant du quartier des Rabaux qui actuellement s'arrête à la rue Mithouard.

Nous allons étudier la possibilité de réaliser des pistes cyclables à contresens de la circulation automobile, ce qui est déjà le cas rue de la Tour, et partiellement pour la rue Henri-Richaume.

La concertation avec les personnes de la Mairie en charge des pistes cyclables, qu'il s'agisse des élus ou des services techniques, est excellente et nous apprécions particulièrement la volonté de la municipalité de faire tout son possible pour développer le réseau de pistes avec le maximum de sécurité.

J-M B

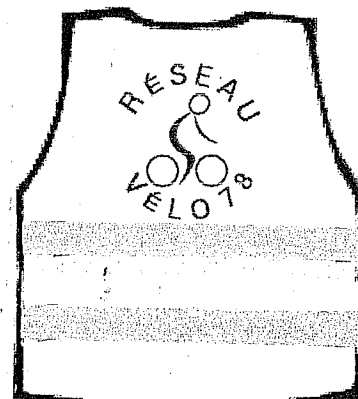
TRIPLE IMPACT !

*** Augmentez considérablement votre sécurité de cycliste, de jour comme de nuit**

*** En tant que membre de Réseau Vélo 78, donnez l'exemple de la prudence et de la responsabilité**

*** Faites connaître le nom de votre Association**

Adoptez le gilet de sécurité FLUO (XL ou XXL)



Commandez-le au responsable local de votre Association (8 Euros)

Activités du Réseau Vélo 78

Depuis le printemps 2008 :

Le 18 mai 2008 : promenade cycliste dans la boucle de Montesson.

Le 8 juin : participation à la grandiose manifestation « Convergence » organisée par notre association-sœur le MDB de Paris : des cortèges de cyclistes venant de toute la région se sont donné rendez-vous à Paris.

Le 12 octobre : Grande balade annuelle de l'association : les bords de la Seine et Conflans, avec déjeuner sur l'herbe aux « Jardins de Paris » à Herblay, rive gauche.

Le 18 janvier 2009 : sortie à Colombes, Nanterre et Rueil pour visiter les nouveaux aménagements cyclables.

Le 3 mars : Assemblée Générale.

Le 5 avril : promenade dans et autour du Vésinet.

Avril-mai : intervention dans l'ensemble

des écoles élémentaires de Houilles pour sensibiliser les élèves à la sécurité à vélo.

En plus de ces activités, les membres de l'association participent à de multiples réunions pour essayer de faire entendre les points de vue des cyclistes :

- « Comités de pôles » et « Comités d'axes » ;

- discussions avec les mairies qui souhaitent collaborer avec nous ;

- réunions aux niveaux du département et de la région ;

- collaboration avec l'Association pour le Développement des Véloroutes et Voies Vertes et autres.



Les associations adhérentes à Réseau Vélo 78

► **MAISONS-LAFFITTE et LE MESNIL-LE-ROI** CYCLISTES 2000

17, avenue Poniatowski 78600 MAISONS-LAFFITTE Tél : 01 39 62 92 58

► **LE MESNIL-LE-ROI** ADSE

4, rue Jules-Rein 78600 LE MESNIL-LE-ROI Tél : 01 39 62 32 07

*

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, avenue du Général-de-Gaulle 78500 SARTROUVILLE Tél : 01 39 57 65 28

« La Lettre

du 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

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

Soutenez l'action de l'association Réseau Vélo 78

47, chemin du Tour des Bois 78110 LE VESINET

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

Je soussigné (Nom, prénom) :

Domicile :

Tél : Adresse Internet :

demande

☐ à être inscrit à l'association en qualité de

☐ Membre sympathisant (6 Euros)

☐ Membre bienfaiteur (à partir de 15 Euros)

☐ Association (30 Euros)

☐ à recevoir

☐ T-shirt(s) (7 Euros l'unité)

☐ gilet(s) de sécurité (8 Euros l'unité)

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