

Editorial

Vers une coexistence pacifique : « la ville 30 » !

Quel citoyen ne souhaiterait vivre dans une ville apaisée ? Quelle équipe municipale ne voudrait voir se développer sécurité et convivialité ?

La ville apaisée existe : elle s'appelle

quante à trente à l'heure :

- en cas de choc d'un véhicule avec un piéton ou un cycliste, le risque de mortalité de ces derniers est divisé par neuf !

mais à rechercher et à attendre un stationnement. D'ailleurs, la plupart de ceux qui en ont pris conscience se sont déjà adaptés à cet état de fait : ils vont à vélo ! Baisser la vitesse ne changera donc rien en ville pour les gens pressés !

Enfin, un argument supplémentaire, s'il en était besoin : l'aspect économique

Chercher la pointe à 50 km/h durant une centaine de mètres, voire quelques kilomètres, avant d'atteindre les axes de transit, c'est augmenter inutilement sa consommation de plus de 50 % sur ce trajet. Que de gaspillage d'essence - dont le prix est en constante augmentation - pour chauffer les disques des freins, très sollicités en zone urbaine !

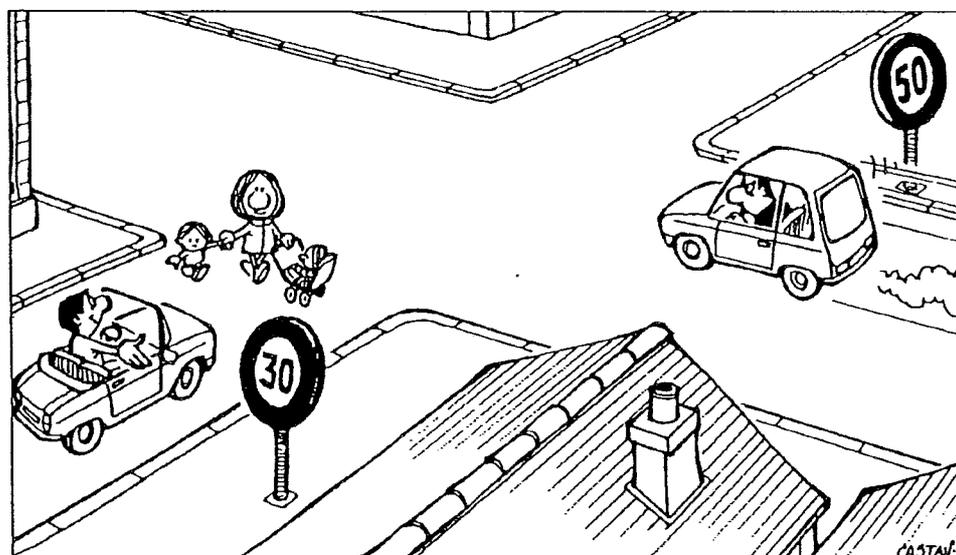
Pour la sécurité, la convivialité et le partage de la rue, la « ville 30 » s'impose.

Comment faire ?

Dans toutes les villes, depuis le 1er septembre 2005, le « code de la rue » a déjà rendu obligatoires les zones 30 aux abords des écoles : il suffirait d'étendre cette expérience des aménagements à l'intégralité de la voirie...

Pour les convaincre, emmenons nos élus et fonctionnaires territoriaux voir les « villes 30 » pionnières ! Inspirons-nous des aménagements existants, lorsqu'ils sont bien faits, en particulier aux sorties des zones de transit à 50 km/h ! Demandons à nos élus des campagnes de formation et d'information qui seront les clés du succès.

Il n'y a plus à hésiter longtemps pour faire le bon choix ! La ville 30, c'est LA VIE en ville... tout simplement !



« ville 30 ». L'une après l'autre, nos cités y viennent : Lorient, Fontainebleau, Nogent-sur-Marne, Clamart, Sceaux, Fontenay-aux-Roses l'ont déjà fait. Plus près de nous, Bougival s'y est ralliée tout récemment en décidant aussi d'inverser les usages : 30 km/h devient la règle et 50 km/h l'exception !

Le but est bien de transformer la ville, en attribuant plus d'espace public aux piétons et aux cyclistes. La coexistence pacifique des différents modes de transport passe par la réduction de la vitesse du plus rapide.

Dans ces « villes 30 », le 50 km/h n'est réservé qu'aux quelques axes de transit. Le reste de la ville redevient espace de vie partagé.

En quoi est-ce un acte sécuritaire ?

Donnons seulement ici trois arguments en faveur du passage de cin-

- en cas d'urgence, la distance de freinage est dédoublée. Imaginez les conséquences, par exemple lorsqu'un enfant surgit d'entre deux voitures !

- l'angle de vision du conducteur passe de 90° à 120°. Cela permet une meilleure anticipation, donc une réaction plus rapide.

L'objection la plus fréquemment entendue est l'augmentation des temps de parcours. Mais est-elle pertinente ?

En milieu urbain, la vitesse de 50 km/h n'est que rarement atteinte. Sa réduction n'a donc que peu d'influence sur le temps de parcours total, le porte-à-porte. On estime le « retard » à une dizaine de secondes par kilomètre parcouru en dehors des axes de transit. Les gens pressés le savent bien : en zone urbaine, le maximum de temps est perdu, non pas à rouler,

La future véloroute Paris-Dieppe-Londres

Une réunion s'est tenue en avril à Croissy-sur-Seine avec des représentants de la municipalité, du Conseil Général, de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine (CCBS), de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) et de Réseau Vélo 78 au sujet de la véloroute Paris-Londres.

Le Conseil Général a exposé que, désirant son passage dans les Yvelines - ne serait-ce que pour d'évidentes raisons touristiques - le projet de tracé empruntait les berges de Seine à partir du pont de Chatou, ce qui concerne donc peu la voirie automobile, et qu'il souhaitait connaître les aménagements que les communes pourraient faire.

Il a exposé que ces dernières resteraient les maîtres d'œuvre, mais que des subventions pourraient être accordées par le Département et la Région, le montant minimum restant à la charge des communes étant de seulement 20 % et il a détaillé ses propositions.

La municipalité a répondu que ses priorités concernaient le centre-ville avec un plan sur trois ans (auquel d'ailleurs Réseau Vélo 78 n'a pas été associé) et que, faute de moyens financiers, elle

demandait la prise en charge de l'aménagement du chemin de halage derrière la Lyonnaise des Eaux par la CCBS, comme cela a eu lieu pour le château Chanorier et la piscine de Sartrouville. Ce projet concerne directement quatre des sept communes.

Un tracé cyclable continu provisoire avec un revêtement acceptable devant être finalisé en septembre, il a été demandé si des petits aménagements ne pourraient pas être réalisés rapidement. Le Conseil Général pense que pour Chatou et Sartrouville ce pourrait être le cas, la subvention n'étant alors demandée qu'au département pour aller plus vite.

Au cours d'une autre réunion, la commune de Montesson, comprenant l'urgence à l'approche des J.O. de 2012, pense monter très rapidement son dossier pour démarrer les travaux au printemps 2012 si possible et nous sommes heureux de sa compréhension.

La Ville de Chatou refuse l'aménagement en piste cyclable du trottoir du quai Jean-Mermoz comme trop onéreux et, sur la demande d'utiliser la rue d'Epremesnil, refuse la mise en double sens de celle-ci, souhaitant le passage par la

rue du Général-Colin. Ceci contraindrait les cycles à emprunter la rue Larcher, fort dangereuse pour eux, sur 150 mètres. Un aménagement sur le trottoir actuel peut être réalisé entre la piscine et le feu tricolore du quai.

Il a été demandé ce que Croissy pouvait faire : la Commune estime que les petits aménagements s'élèveraient à 245 000 et la piste en stabilisé perméable ou en pente à 520 000 Euros.

Le service voirie entretient le chemin actuel et il appartiendra à la CCBS, si le projet est retenu par celle-ci, de définir les travaux tant provisoires que définitifs et leur coût.

Réseau Vélo 78 pense que le chemin de halage élargi par les travaux vers l'école anglaise peut déjà être aménagé en stabilisé jusqu'au centre de tri postal, les aménagements cyclables internes de la zone située en face du futur éco-quartier ayant été réalisés par la CCBS.

Ce projet de prise en charge sera donc transmis au DGS et au Président de la CCBS pour être déclaré d'intérêt communautaire et instruit lors des prochaines réunions de cette dernière.

GMSL

Convergence

« Nous partîmes cinq cents, mais par un prompt renfort, nous nous vîmes trois mille en arrivant au port ». Cette réplique célèbre du Cid de Corneille illustre bien la désormais classique Convergence cycliste. Tous à vélo chaque année! Vers quelle bataille, vers une révolution ? Non, juste de la sensibilisation, de l'émotion.

Sensibiliser, c'est l'objectif principal de cette opération d'envergure reconnue par la Région et coordonnée par l'association MDB-IDF (Mieux se Déplacer à Bicyclette). Cette dernière réunit autour de ce projet plus de cinquante associations franciliennes, dont Réseau Vélo 78, militantes du vélo en ville et en pleine vie. Des quatre coins et centaines de recoins de l'Île-de-France, les familles, couples, amis se tiennent par la roue. Depuis le pas de leur porte, ils rejoignent le cœur de Paris. « C'est la deuxième année que j'y participe en partant de Houilles. Je ne suis pas très sportive mais c'est possible parce que ça reste

Un pour tous, tous à vélo !

une promenade. Les cortèges sont sécurisés et guidés jusqu'aux monuments et grands boulevards parisiens. C'est unique ! » nous a dit Claude, une jeune retraitée accompagnée de ses fils et petit-fils. Au-delà du citoyen, ce sont aussi les collectivités et leurs élus qui sont conviés. Éléments moteurs et décisionnels de l'aménagement de notre cité, ils voient maintenant leurs orientations cadrées par des prescriptions réglementaires telles que les Plans Climat Energie Territoriaux ou encore les Plans de Déplacements Urbains. L'amélioration des différents modes de déplacements, la réduction des pollutions, le cadre de vie sont partie prenante de leurs décisions à venir. Pédaler ou traîner, la question n'est plus là.

Emouvoir les piétons au loin et les voitures trop près. C'est aussi l'enjeu de la Convergence en mobilisant jusqu'à 4 000 cyclistes demandeurs d'un air moins pollué et plus serein. Eric, l'un des

encadrants, intitulé « capitaine » pour l'occasion, nous a expliqué : « Aujourd'hui, on protège les participants en bloquant les axes et les croisements. Mais au quotidien, comment faire pour aller au travail, à l'école en toute sécurité ? Seul le partage clair de la route par une trame complète de zones et voies cyclables peut assurer la sécurité et, donc, le recours au vélo ». Pour l'instant, avec une, deux, trois roues, voire plus, ce défilé reste un grand spectacle. Pour l'édition 2011, chaque participant arborait la couleur de son secteur. Pour le nord-ouest par exemple, avec des villes telles que Conflans-Sainte-Honorine, Maisons-Laffitte ou Carrières-sur-Seine, le vert avait été adopté.

La Convergence, est d'abord une grande rencontre conviviale mais, surtout, elle manifeste une demande massive de la société civile pour des déplacements respectueux autant de l'environnement que de l'humain.

RD

La charte de Séville

En 2009, l'ECF (European Cyclist Federation) a affiché un objectif - qui fut mentionné dans la Charte de Bruxelles - de 15% de déplacements à vélo pour 2020. On trouve cette dernière (en espagnol et en anglais) sur le site de Velo-City : <http://www.velo-city.com> charte de Séville.

A l'occasion du congrès Velo-City 2011 de Séville, l'ECF et la ville de Séville ont envoyé ce document à tous les ministres des Transports, spécialement ceux qui se sont rencontrés au Forum International du Transport sur le thème « Transport pour la Société » qui s'est tenu à Leipzig en mai dernier.

Le Forum International du Transport s'est focalisé sur le bénéfice qu'apporte le transport aux individus et aux sociétés. De son côté, le congrès Velo-City de Séville a démontré, comme l'avaient fait les précédents (depuis 1983), l'énorme potentiel et les bénéfices qu'offre l'usage de la bicyclette.

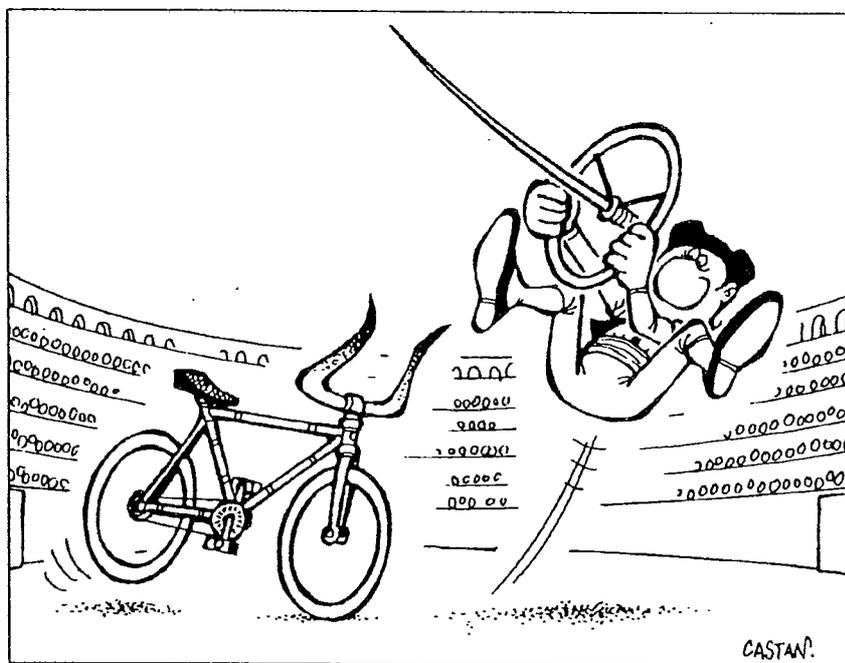
Les signataires de cette déclaration demandent aux Ministres des Transports de reconnaître que l'usage de la bicyclette offre les avantages suivants en tant que moyen de transport journalier ou de loisir :

1. La bicyclette permet un accès bon marché au déplacement pour la majorité des personnes, assurant ainsi une inclusion égalitaire dans le flux des transports.
2. Un accroissement de son usage aidera à satisfaire les demandes de la société pour faire face à des budgets plus serrés.
3. Il améliorera l'impact du transport sur l'environnement ainsi que le bien-être physique et mental des personnes.
4. Le vélo, comme la marche, ne présentent pas les effets néfastes des transports individuels motorisés : pollu-

tion de l'air, bruit, émissions de gaz à effet de serre, etc.

5. Grâce à la bicyclette, il est possible de réduire le coût en vies humaines du transport, puisqu'il réduit les dangers de la route, à l'inverse des transports individuels motorisés.

6. Un accroissement de l'usage de la bicyclette réduit les encombrements et permet une utilisation plus efficace de la voirie. Les villes cyclables ont démontré



qu'elles amélioreraient la qualité de l'espace public en général.

7. Les systèmes modernes de partage public du vélo (style Vélib) améliorent la qualité des transports publics dans les villes.

8. L'usage de la bicyclette dans les villes, villages et autres zones urbaines en combinaison avec les transports publics pour les longues distances (entre villes et villages) est une solution durable pour couvrir les besoins de mobilité des personnes.

9. Une infrastructure sûre et confortable pour l'usage de la bicyclette permet aux jeunes et aux adultes d'être mobiles grâce à l'accès à un mode de transport sain et respectueux de l'environnement.

10. Les vélos à assistance électrique (Pedelects ou V.A.E.) et autres bicyclettes spécialisées, telles que les tricyles, permettent à plus de personnes

d'accéder à l'usage de la bicyclette ou bien de le prolonger dans le temps. Les bicyclettes spécialisées offrent, en outre, de bonnes solutions pour les personnes à mobilité réduite.

11. Le potentiel des bicyclettes pour le transport des marchandises dans les villes est souvent sous-estimé. Il existe une grande diversité de vélos de livraison qui peuvent s'y destiner, si les administrations publiques créent de meilleures conditions pour ce moyen de transport.

12. La bicyclette est un moyen de transport adaptable et robuste. C'est un avantage majeur lors de ruptures dans les réseaux d'approvisionnement en énergie ou en cas de pénurie de fourniture de pétrole. Davantage de pratique du vélo rend la société moins dépendante des ressources fossiles.

13. Il est plus économique d'investir dans les infrastructures cyclables que dans celles destinées aux transports individuels motorisés. Des évaluations complètes intégrant les coûts de santé, d'environnement, sociaux et

économiques montrent qu'il y a un retour élevé sur investissement.

14. Les associations de cyclistes sont disposées à organiser et à améliorer le rôle des citoyens dans le processus de planification du transport.

15. Actuellement, de plus en plus de villes s'orientent vers une politique de transport moins centrée sur la voiture avec le concept de « villes pour les personnes », en donnant la priorité à la marche, au vélo et aux transports publics. Ces initiatives municipales requièrent l'appui des autorités nationales ou régionales.

Les signataires de cette déclaration appellent les Ministres des Transports à promouvoir l'usage de la bicyclette au niveau international et à investir massivement dans le vélo à l'intérieur de leur propre pays durant les années à venir.

J-PJ

Question d'équilibre

Mais, au fait... Pourquoi, lorsque nous roulons à vélo, tenons-nous en équilibre sur seulement deux petits points de contact avec la route, alors que le même vélo à l'arrêt a besoin d'une béquille ou d'un mur pour ne pas tomber ?

Curieusement, si vous posez la question autour de vous, vous obtiendrez rarement la bonne réponse. Une recherche sur Internet peut vous ramener une étude très scientifique en quinze pages faisant appel à vos souvenirs les plus pointus, et au-delà, de vos cours de physique. Nous préférons vous fournir ci-dessous l'explication plus accessible de Wikipedia :

« Une bicyclette ne disposant que de deux points d'appui au sol, elle se trouve nécessairement en équilibre instable (on parle d'équilibre métastable, car le passage de la position d'équilibre temporaire à une position d'équilibre perceptible est relativement lent). L'équilibre est maintenu dynamiquement par les actions du cycliste, qui s'emploie à tou-

jours redresser sa machine en la faisant tourner légèrement dans la direction où elle commence à tomber.

Les principales forces en action sont :

- la gravité, qui tend à attirer le vélo vers le sol ;

- la force centrifuge, qui lorsque le vélo vire, tend à le redresser vers l'extérieur du virage.

Le cycliste jongle donc en permanence entre ces deux forces pour compenser les effets de l'une avec l'autre et réciproquement. Il est aidé en cela par la chasse du vélo : il s'agit de la distance entre l'intersection de l'axe de la fourche avec le sol et du point de contact de la roue avant au sol. En effet, l'axe de la fourche est incliné de manière à ce que son intersection avec le sol se trouve en avant du point de contact de la roue avec le sol. Ainsi, si le vélo est penché d'un côté, la roue avant va être forcée à se placer de manière à faire tourner le vélo du même côté, engageant ainsi un virage tendant à équilibrer cette inclinaison.

Enfin, on peut noter que lorsque le vélo roule, l'effet gyroscopique lié à la rotation des roues vient contrarier toute variation de la position de leurs axes mais, au regard de la relative légèreté des roues et des vitesses pratiquées, cet effet reste négligeable et est normalement imperceptible par le cycliste. »

Et voilà : un cycliste ne roule jamais en ligne droite et plus la vitesse est faible, plus les mouvements pour corriger l'équilibre sont importants (même s'ils sont généralement peu sensibles). C'est pourquoi le législateur, dans sa grande sagesse, impose aux automobilistes de respecter une distance minimum d'un mètre lorsqu'ils dépassent un cycliste en ville. D'où également l'intérêt des sas cyclables qui permettent aux cyclistes d'atteindre, au passage des feux au vert, une vitesse suffisante pour atteindre un bon équilibre, et donc une trajectoire stable, avant que les voitures ne démarrent.

Ph L

Sauvegarde des bicyclettes

De même que, sous la blouse d'un humble campagnard ou d'un modeste artisan, peuvent se percevoir les battements d'un cœur d'homme, de même aussi, sous la casquette élimée d'un simple contremaître, peut-on constater le grouillement sourd d'un cerveau de génie.

Si ces messieurs et dames veulent bien m'accorder une petite minute d'attention, on s'apercevra que mes paroles ne sont nullement mensongères, ni même exagérées.

... Un des gros ennuis de la bicyclette réside en l'étrange facilité de son larcin.

Le cycle, en effet, a ceci de particulier qu'il sert à favoriser la fuite rapide de qui vient de le dérober, ce qui n'arrive point dans mille autres cas comme, par exemple, le vol d'un sac de farine ou d'un lot d'escargots.

Frappés de cet inconvénient, les bécanciers les plus en vogue cherchent depuis longtemps le moyen d'en pallier les funestes effets. Ayons le courage de reconnaître que rien de sérieux ne fut encore accompli dans cette voie. Il fallut qu'arrivât le simple contremaître à qui j'ai

fait allusion un peu plus haut.

Le temps de se frapper le front, cet homme avait résolu la question grâce à son petit appareil qu'il a baptisé le *pique-cul*.

... Pourquoi, mesdames, cacher vos pudiques roseurs derrière vos éventails ? Et en quoi le mot de *pique-cul* vous effarouche-t-il tant ? Si élevée aux Oiseaux que vous puissiez avoir été, n'avez-vous donc jamais prononcé les mots *gratte-cul*, *cul-blanc*, *cul-de-sac*, etc, etc ?

Eh bien ! alors ?

Je continue. Sans entrer dans des détails de construction trop techniques, qu'il vous suffise de savoir que le nouvel appareil se compose d'une forte aiguille longue d'environ cinq centimètres et dissimulée sous la selle de telle façon qu'elle peut prendre, grâce à un ressort, la position verticale ou horizontale.

Une légère ouverture circulaire, pratiquée dans le pégamoïde de la selle, permet le passage de la pointe. L'engin est complété par une bobine d'induction, dont un pôle correspond au guidon et l'autre à l'aiguille.

Et voilà !

Dès que vous êtes contraint d'abandonner votre machine, vous faites prendre à votre aiguille la position verticale, et vous vquez à vos occupations ou à vos besoins (cela ne regarde que vous).

Survient le voleur qui, d'un bond, saute sur votre machine avec l'agilité du sapa-jou lancé d'une main sûre. Sous son poids, la selle fléchit et l'aiguille pénètre dans les parties les plus charnues de l'indélicat personnage. Un courant électrique s'établit à travers son corps... Ah ! le pauvre, il ne va guère loin, car une pelle prochaine a bientôt fait de le livrer à la justice de son pays !

Alors, vous, après avoir remis en état inoffensif votre cruel petit instrument, vous continuez votre route par les campagnes embaumées.

N'est-ce pas simple à la fois et charmant ?

Présentez-vous de ma part chez notre vieux Comiot, représentant du *pique-cul* pour toute la France. Amenez, sans le prévenir, un de vos amis auquel vous ferez jouer le rôle de voleur, et vous vous amuserez bien.

Alphonse Allais

Les communes aiment le vélo : un peu,

Sartrouville

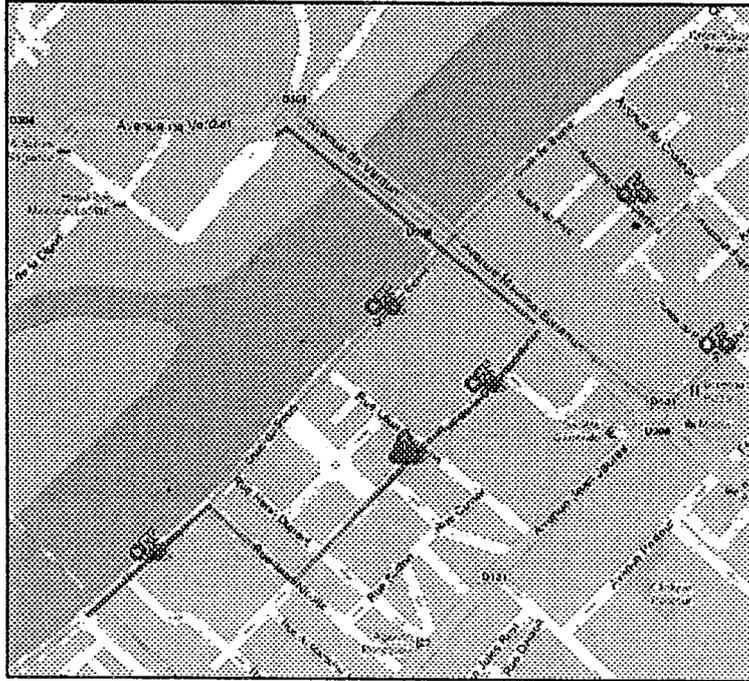
L'avenue verte (véloroute Paris-Londres)

Le parcours de la véloroute Paris-Londres, qui devrait être au moins balisée sinon complètement aménagée pour les jeux olympiques de 2012, passera par Sartrouville.

En effet, l'itinéraire conjointement proposé par le Conseil Général des Yvelines et Réseau Vélo 78 suit la rive droite de la Seine depuis Chatou jusqu'à Maisons-Laffitte.

Dans le sens Paris-Londres, la véloroute doit donc emprunter les quais du Pecq et de Seine pour rejoindre le pont de la Deuxième-DB par l'avenue des Sports, l'avenue Fresnay, la rue de Stalingrad et l'avenue Maurice-Berteaux.

Les aménagements cycla-



bles projetés par la mairie sur les quais, après les travaux de réfection de la digue (2011/2012) ne seront malheureusement pas disponibles pour l'ouverture des jeux. Gageons cependant que la municipalité aura à cœur de réaliser dès que possible ces aménagements qui serviront aussi bien pour la véloroute Paris-Normandie que pour la Paris-Londres.

Dans le sens Londres-Paris qui rejoindra les quais depuis l'avenue Maurice-Berteaux par la rue de la Constituante et la rue Jean-Nicolle, nous ne doutons pas que les incertitudes sur le bien-fondé d'instaurer un double sens cyclable rue de la Constituante auront pu être levées. **PhL**

Maisons-Laffitte

Le parking à vélos semi-enterré situé près de la gare routière n'a pratiquement jamais été utilisé en tant que tel, tant il avait été mal conçu dès l'origine par des architectes auxquels la culture cycliste était visiblement étrangère.

Une concertation à ce sujet avec les services techniques de la mairie n'a pas apporté de solution bien évidente. Tel qu'il se présente, la meilleure solution serait de le raser pour le remplacer par un parking de surface. Mais les frais envisagés et la fragilisation que cette destruction apporterait à l'ensemble du parking souterrain semblent l'exclure. Nous étudions une solution de rechange qui ne comporte pas ces inconvénients.

Constatant que les aménagements cyclables étaient occupés dès leur implantation, la Municipalité a installé une trentaine de nouveaux arceaux dans ce secteur de la gare. A ce propos a été évoqué le problème du stationnement des cyclistes venant faire leurs courses dans les commerces proches

Un stationnement-minute ?

de cette dernière : la quasi-totalité des arceaux y sont occupés tout au long de la journée par les vélos des passagers du train. A été alors émise l'idée d'un « stationnement-minute » faisant appel au civisme des usagers pour ne pas occuper l'arceau plus que nécessaire. Bien que lancée à l'origine sous forme de boutade, cette solution méritera un examen plus approfondi.

D'autre part, l'association Maisons-Laffitte Développement Durable (MLDD), partenaire de Réseau Vélo 78, a réalisé dans le cadre d'un concours organisé par La Rue de l'Avenir, une étude sur les déplacements - y compris cyclistes - des élèves des écoles des rues Pauline-Krauscher et Saint-Nicolas. Cette étude préconise la mise en zone 30 de tout le périmètre incluant ces deux établissements.

Un autre projet commun à MLDD et à RV 78 : l'implantation d'un service de vélos-taxis dans la ville, les taxis refusant d'effectuer les « petites courses ».



Un exemple trop rare : Monsieur Van Besien, boulanger à Maisons-Laffitte, livrait jusqu'à son récent départ en retraite, son pain en ville à l'aide d'une bicyclette de postier.

Les dimensions réduites de la commune et sa relative planéité semblent favorables à un projet de ce type.

JPA

Changement de braquet

Houilles

Une réunion orchestrée par Monsieur Joly, Maire de Houilles, a permis de faire une mise au point, de se recalculer sur des objectifs d'aménagements cyclables précis et de dissiper les malentendus précédents.

Passage en revue des réalisations de l'année et des projets en cours :

Parking vélos de 80 places à la gare

La réalisation récente, très utilisée, d'un parking vélos comprenant 40 arceaux de qualité au bas de la passerelle de la gare, face à la rue Danton, offre 80 places de stationnement vélos supplémentaires. Cette offre s'ajoute aux 550 places existantes extérieures et à la cinquantaine de places du parking intérieur de la gare, gardé et payant.

Double sens cyclable rue du 4-septembre

La mise en place très attendue d'une voie cyclable rue du 4-septembre, le long de la voie ferrée, permettant de remonter au parc vélo à partir du boulevard Jean-Jaurès, était demandée depuis de nombreuses années.

Son emprise empiètera sur le talus actuel et facilitera la vie de nombreux cyclistes se rendant à la gare.

Mais les négociations entre la commune et la SNCF sont âpres et longues. L'issue, que nous souhaitons heureuse, n'est pas encore définitive.

Aménagement boulevard Jean-Jacques Rousseau

L'aménagement, prévu de longue date (en concertation avec les associations de parents d'élèves, Réseau Vélo 78, les communes de Houilles et de Carrières et le Conseil Général des Yvelines) entre la gare de Houilles et le carrefour du Réveil-Matin, avenue Jean-Jacques-Rousseau, va enfin voir le jour.

Il sera constitué d'une bande cyclable unidirectionnelle de part et d'autre du boulevard, l'une sur la commune de



Houilles dans le sens montant et l'autre, sur celle de Carrières, dans le sens descendant.

Nous nous félicitons de ce nouveau maillon cyclable intercommunal qui sécurisera, entre autres, les cyclistes du lycée des Pierres-Vives, dont plus de cent sont ovoïles.

Liaison entre le pont Kennedy et Carrières via la rue de Buzenval

Dans le cadre des déplacements entre Houilles et Carrières, un projet de liaison est à l'étude entre le pont Kennedy et Carrières via la rue de Buzenval (qui longe le terrain de la Marine Nationale). Cet itinéraire, également largement employé par les lycéens, demande à être amélioré en termes de sécurité.

Nous avons proposé aux services techniques de Houilles d'étudier un double-sens cyclable rue de Buzenval, afin d'obtenir un itinéraire court et efficace, en évitant ainsi la rue du Réveil-Matin, très fréquentée. De plus, pour les lycéens, la continuité serait quasi-totale depuis la rue de la Marne, le pont Kennedy jusqu'au lycée des Pierres-Vives, moyennant quelques aménagements au niveau de la future piscine de Houilles et de la rue de Belfort à Carrières.

Par ailleurs, l'interconnexion avec les aménagements le long de la voie de

chemin de fer permettrait un maillage appréciable.

Stationnements vélo

Une étude globale au niveau de la commune de Houilles sur les stationnements vélo doit aboutir à un diagnostic.

Nous avons précédemment fourni à la commune un document faisant le bilan sur les besoins en stationnement vélo. Certains sites comme la gare, la poste, les gymnases Jean-Bouin, Jean-Guimier en sont pourvus maintenant, mais d'autres comme la Graineterie, le commissariat de police, le centre commercial et la place Michelet n'en disposent pas.

Affaire à suivre...

Liaison cyclable sur le pont de la ligne SNCF du RER A

Nous saluons et encourageons l'initiative de Monsieur Joly de soutenir ce projet d'importance.

Il s'agit de relier les communes de Houilles et de Nanterre par une passerelle en encorbellement sur le pont de la ligne SNCF du RER A.

Cela constituerait un axe cyclable majeur entre le secteur de Houilles-Carrières et la zone de Nanterre-La Défense.

Les ponts de Bezons et de Chatou, actuellement saturés, sont éloignés des centres ville de Houilles et de Carrières-sur-Seine. Ces ponts sont eux-mêmes espacés de cinq kilomètres dans une zone urbanisée, ce qui crée un frein majeur pour les déplacements des cyclistes au delà de la boucle de Montesson.

Cette liaison permettrait de décharger la gare de Houilles-Carrières, dont une partie des usagers se rendent quotidiennement à la Défense, à la faculté ou dans la zone industrielle de Nanterre.

Elle serait, par ailleurs, idéalement située sur l'axe de la future véloroute Paris-Londres, et permettrait ainsi de relier les aménagements cyclables des berges de la Seine de Nanterre aux

berges de la Seine de Nanterre aux réseaux cyclables présents et futurs des villes de Houilles et de Carrières-sur-Seine.

Conscients des enjeux très importants de la réalisation de ce projet, nous restons attentifs quant à son évolution.

APER (Attestation de Première Education à la Route)

Cette année encore, des adhérents de Réseau Vélo 78 ont participé activement à la formation à l'usage de la bicyclette des élèves des classes de CM2 des écoles publiques de Houilles, dans le cadre de l'Attestation de Première Education à la Route. La bonne pratique du vélo et du code de la route passe par l'éducation et par la formation des plus jeunes. Nous ne pouvons que nous féliciter du caractère exemplaire de cette coopération entre l'Education Nationale, la commune et notre association.

LC



Vélib' à Houilles

Bien que peu connus, des vélos en location sont en libre service à la gare de Houilles (dans le Parc de stationnement régional - P.S.R. - situé au 10, place André-Malraux) pour des tarifs très raisonnables : 2 Euros la demi-journée et 3 Euros la journée.

La location est ouverte du lundi au samedi, de 7h à 20h. Renseignements au 01 39 57 89 39.

De bonne qualité et pratiques, avec un porte bagages à l'arrière et un panier à l'avant, ces vélos méritent vraiment d'être davantage utilisés...

Bezons

Encore de la besogne...

Dans la continuité des projets de Houilles et de Carrières, des contacts ont déjà été initiés depuis quelques temps avec la municipalité de Bezons, commune voisine du Val d'Oise, et une réunion avec la Communauté d'Agglomérations Argenteuil-Bezons (CAAB) a eu lieu le 19 mai, qui nous a permis de constater avec plaisir que le vélo était bien plus pris en compte au niveau des projets d'aménagement que nous ne le pensions...

Outre le premier aménagement d'une bande cyclable dans la ville, qui devrait être suivi d'un second en 2012, on note à ce jour dans cette commune trois projets majeurs ayant un impact sur les cyclistes :

- l'arrivée du tramway T2 prévue en novembre 2012, qui reliera Bezons à La Défense, et dans lequel un projet d'aménagements cyclables est prévu, mais pas complètement défini ;

- des bandes cyclables sont prévues aux abords proches de la gare du T2. Il serait intéressant de réfléchir à plus long terme à de véritables liaisons cyclables intercommunales pour desservir la gare efficacement ;

- au niveau du stationnement vélo, une estimation du nombre d'emplacements nécessaires a été faite : à ce jour, 300 places prévues au total, gare et commerces (à titre de comparaison, 600 à Houilles actuellement), dont l'emplacement ne sera figé que peu de temps avant la mise en service. Depuis février 2010, le STIF a adopté un schéma directeur du stationnement vélo (Bezons va être le « pilote » idéal...), avec sur ce type d'installation des abris individuels et des consignes collectives avec accès par pass Navigo. L'enjeu est de mixer différentes offres et de les « saupoudrer » autour du terminal. Il convient de mentionner le choix radical de la municipalité de ne pas prévoir de parking voitures d'intérêt général au terminal T2, afin d'inciter les usagers à se tourner vers d'autres modes d'acheminement (bus, circulations actives). La CAAB précise que les abords du terminal seront télé-surveillés (point positif pour la sécurité des cyclistes).

- le projet d'aménagement du chemin de halage entre Bezons et Carrières sur les

bords de Seine (fin des travaux à Carrières prévue pour le troisième trimestre 2011). Calendrier pour les travaux à Bezons : jonction avec Carrières et débouché provisoire au pont de Bezons seront réalisés pour la mise en service du T2 ; aménagement final ultérieur à préciser (2014 ?) ;

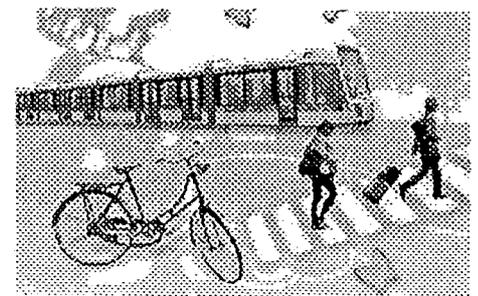
- un projet de grands travaux baptisé « cœur de ville » à moyen terme, pour la reconstitution d'un véritable centre-ville aux abords de la place de la Grâce de Dieu (projet à l'étape de concertation, c'est donc le bon moment pour souffler à la municipalité d'y faire une place au vélo...).

La multiplicité des partenaires autour du projet du tramway et de la zone d'aménagement du pont : Mairie de Bezons, RATP, CAAB, STIF, Conseil général du Val d'Oise, rend difficile l'accès aux informations. Mais Réseau Vélo 78, épaulé par l'antenne du MDB Bezons-Argenteuil nouvellement créée, entend bien œuvrer pour que pont de Bezons, gare du tramway et chemin de halage soient accessibles aux circulations actives.

Par ailleurs, le contexte de Bezons est assez différent de ses voisins du 78, de par son caractère plus « populaire ». La municipalité semble en effet, pour le moment, plus sensible aux questions sociales qu'aux questions environnementales. La pratique du vélo est pourtant destinée à se développer de façon importante avec l'arrivée prochaine du tramway que de nombreux Bezonnais (mais aussi des habitants des communes voisines) seront susceptibles de rejoindre par ce moyen.

Dans cette perspective, il convient de réfléchir aux moyens de sensibiliser les Bezonnais aux avantages du vélo comme moyen de transport économique et rapide.

CC



Les communes aiment le vélo : un peu,

Bougival

Le « 30 » glorieux

Bougival se montre une ville audacieuse en instituant la ville « à 30 », ce qui traduit assez bien le concept du Code de la Rue : *une voirie pour tous*.

Belle étape qui tourne enfin le dos à l'euphorie des « Trente Glorieuses » pendant lesquelles (surtout entre 1965 et 1975) l'auto a peu à peu chassé les piétons et les cyclistes de la voirie.

On s'écarte donc un peu plus de l'enfer automobile qui a caractérisé la ville de Bougival pendant des décennies. On attend maintenant le boulevard urbain sur la RD 113 et la RD 321 !

D'autres décisions sont plus faciles à prendre, comme une zone de rencontre sur la rue commerçante du Général-Leclerc ; il en existe déjà une à Bougival, avenue des Pinsons et des Fauvettes



Mise en place

Depuis le 2 Avril, toutes les voies communales sont en « zone 30 ». Y échappent ainsi les routes départementales (RD 113 et 321 ainsi que les routes de Louveciennes et du Tourne-Bride) qui restent limitées à 50 km/h sauf sur la 113 depuis l'école Sainte-Thérèse jusqu'à la fin des restaurants du quai Clémenceau et, sur la 321, avenue de la Drionne au droit du carrefour avec la rue Jacques Kellner. Sur ces tronçons, la vitesse sera abaissée à 30 km/h.

Avec la révolution urbaine qui a été lancée à Bougival, vous trouverez des automobilistes bornés - par le 30 km/h - qui "feront un vélo" à propos des Doubles Sens Cyclables (DSC) qui résultent tout simplement de l'application de la loi de juillet 2008.

Pour que la rationalité de ce récent développement du Code de la Rue soit plus facile à comprendre si l'interlocuteur est de bonne foi, la FUB (Fédération Unie de la Bicyclette) vous propose de vous rendre sur le site du MDB Ile-de-France où vous trouverez une grande quantité d'informations et un très bon argumentaire concernant les « doubles sens cyclables ». Voici le lien : <http://www.mdb-idf.org/spip/>

Des perspectives attrayantes

Les cyclistes des coteaux de Seine et de la boucle vont enfin disposer d'opportunités actives et peu stressantes pour le vélo quotidien avec un accès sécurisé aux gares RER de Chatou et Rueil et

aux gares SNCF de Bougival/La Celle-Saint-Cloud et Louveciennes.

Cerise sur le gâteau : les randos vélo au Pays des Impressionnistes vont séduire nos voisins comme l'ont été les membres de Réseau Vélo 78 qui ont fait la sortie de janvier ; ils ont constaté que le franchissement des coteaux de Seine par les pentes de Bougival n'était pas vraiment difficile !

Dès l'an prochain, l'Avenue Verte Paris Londres passera à notre porte, sur la rive droite de la Seine, à Croissy. Cette réalisation compromet le tracé rive gauche entre Le Pecq et Rueil (envisagé par RV 78) ; celui-ci est subordonné à la réalisation d'une coûteuse passerelle à Port-Marly pour rejoindre Bougival par l'île de la Loge.

Dans les années à venir, le projet de traversée piétons/cyclistes du Parc de la Jonchère ouvrira un superbe itinéraire entre Rueil et le parc de Marly, ce qui permettra d'avoir une continuité cyclable jusqu'à Versailles grâce à l'itinéraire Conflans-Versailles du schéma départemental des Yvelines.

Voir le travail de membres de RV 78 déboucher sur ces différents plans est une satisfaction, non d'aboutissement, mais d'ouverture vers des objectifs ambitieux tels que le 15% de part modale du vélo pour 2020 édicté par la Charte de Bruxelles de l'ECF (European Cyclist Federation) qui en a validé la pertinence en adressant la Charte de Séville (voir page 3) aux ministres des Transports qui se sont réunis à Leipzig en mai.

J-PJ

Saint-Germain-en-Laye

Les travaux déjà signalés l'an dernier progressent... normalement. La belle et large piste le long de l'axe Roosevelt-Désoyer est en service du carrefour du Bel-Air jusqu'à la place François-Passy (croisement avec la rue Ampère). Les travaux se poursuivent de croisement en croisement pour gêner le moins possible la circulation à l'approche du centre ville. Souhaitons que la piste continue au moins jusqu'au lycée Jean-Baptiste Poquelin. Piétons, cyclistes et automobilistes se verront bientôt récompensés.

Patience...

Le balisage de la traversée de la zone château-théâtre-bibliothèque est, pour le moment, difficile à suivre (clous de bronze peu visibles) mais cela va s'arranger quand sera terminé et mis en service le parc à vélos souterrain prévu dans un des locaux de l'ancienne gare, annoncé pour l'automne prochain avec un balisage adéquat...

La « commission vélo » de la municipalité se réunit régulièrement et Réseau Vélo 78 participe de son mieux à ses réunions, notamment en recherchant la

meilleure utilisation de l'espace disponible pour établir un réseau cyclable cohérent.

Enfin, nous ne pouvons que recommander la plus grande prudence sur la route entre Saint-Germain et Orgeval : aucun balisage pour les piétons et pour les vélos, alors que des tronçons, semble-t-il terminés, permettent aux voitures et aux motos de rouler à leur aise.

IS/BD

Chatou

Réaménagements du Quartier Nord :

Donnez votre avis

Dans les « Hauts de Chatou » se trouve l'avenue du traité de Rome qui dessert un quartier pavillonnaire et rejoint d'un côté le futur rond-point du Luxembourg pour les aménagements cyclables duquel notre association Réseau Vélo 78 avait fait des propositions il y a plusieurs années.

De l'autre côté, cette avenue débouche sur la place de Copenhague après avoir longé le centre technique municipal, le centre de secours et son gymnase et la future aire des gens du voyage, près de l'usine d'incinération (Sitru).

Cette place est également le débouché de l'avenue de l'Europe et du chemin rural n° 37.

Ce dernier longe sur moins de deux cents mètres une friche et Véolia-Montesson d'un côté et l'aire des gens du voyage et le Sitru de l'autre, avant de rejoindre à Carrières-sur-Seine la rue de l'Union qui dessert l'entrée de la déchetterie et le Sitru.

Le nom de la rue vient du fait que c'est une voie de liaison vers Carrières-sur-Seine et Montesson, autrefois utilisée par les voitures à cheval, et même les automobiles, et très importante maintenant pour les piétons et les cycles, que nous souhaitons donc conserver.

La déviation de la RD 121, dont les travaux sont programmés, aura une branche qui aboutira à un giratoire avec la RD 311, non loin du château d'eau. Le maire de Montesson s'est engagé à réaliser un aménagement cyclable jusqu'à

ce giratoire, sans doute par la rue d'Estienne d'Orves et la rue du Général-de-Gaulle.

L'aménagement du chemin rural est donc indispensable pour compléter ce maillage cyclable dans la CCBS, un aménagement ultérieur de la RD 311 permettant ainsi aux habitants des Hauts de Chatou de rejoindre plus aisément la gare de Houilles-Carrières.

Aussi, amis lecteurs, exprimez-vous comme le demande la municipalité : regardez un plan et prenez votre plume ou votre clavier pour réclamer la réalisation de ce petit tronçon au maire de Chatou et donnez-nous votre point de vue.

Nous avons besoin de tous et comptons sur vous.

Dernière minute : Voici un extrait de la réponse reçue du Maire de Chatou :

« Depuis le début de cette opération, il a toujours été prévu de conserver l'usage du chemin rural N° 37. Il sera aménagé : revêtement de sol, assainissement, éclairage public et végétaux, jusqu'à l'entrée de l'usine du Sitru, pour améliorer les conditions de circulation des cyclistes et des piétons. Considérant sa faible largeur, il n'est pas envisageable de l'utiliser pour le passage des véhicules d'incendie et de secours... »

Nous vous remercions d'écrire au maire pour demander une piste cyclable bidirectionnelle le long du mur de Véolia, afin d'avoir un maillage avec les futurs aménagements de Montesson.

GMSL

Les associations avec lesquelles Réseau Vélo 78 collabore

► SEINE VIVANTE

14, rue Charles-Bémont
78290 CROISSY-SUR-SEINE
Tél : 01 30 15 06 70

► CADEB (Collectif d'Associations

pour la Défense de l'Environnement dans la Boucle de Montesson)
130, av. du Général-de-Gaulle
78500 SARTROUVILLE
Tél : 01 39 57 65 28

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)

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)

Les communes aiment le vélo : un peu,

Le Pecq-Rueil

Projet de continuité cyclable

Aujourd'hui, les habitants de la rive gauche de la Seine ne peuvent facilement se rendre à vélo de Saint-Germain ou du Pecq à Rueil : la N13 est très dangereuse pour les cycles à cause de la présence des camions, du revêtement dégradé et de la vitesse des voitures dépassant souvent les 50 km/h.

Le chemin de halage, lui, est soit en très mauvais état, comme au niveau de Port Marly, soit annexé par des particuliers ou des entreprises, comme à Louveciennes soit, enfin, inexistant, quai Georges-Clemenceau (en face de l'Holiday Inn) à Bougival.

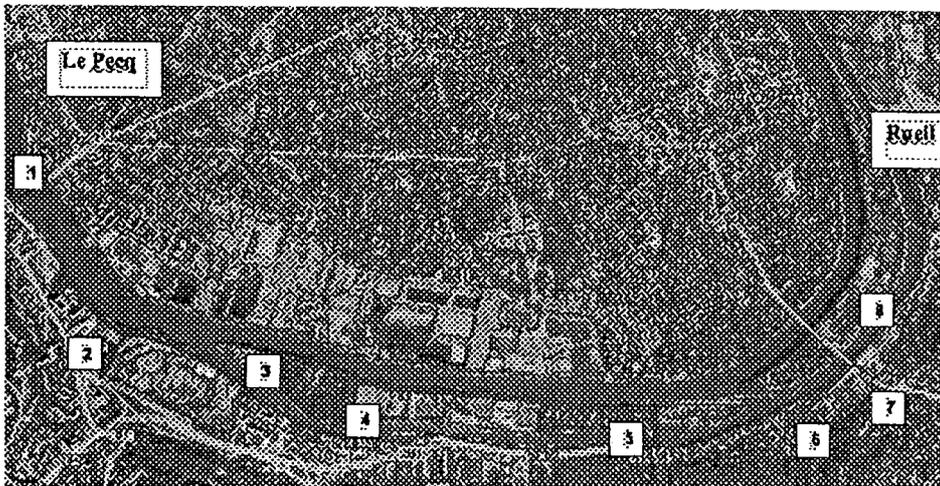
Nous souhaitons donc promouvoir la réalisation d'une continuité cyclable

entre Le Pecq et Rueil, deux communes ayant, de leur côté, déjà réalisé de nombreux aménagements. Ce projet « rive gauche » est important pour nous compte tenu de la forte population concernée (environ 200 000 personnes habitent les coteaux de Seine le long de la N13 entre Rueil et Saint-Germain-en-Laye) et du souhait croissant de nombreuses personnes de pouvoir se rendre dans l'ouest parisien à vélo.

Nous vous présentons ci-dessous le plan d'ensemble de ce projet « rive gauche » comme discuté avec Port-Marly et Louveciennes (Bougival n'ayant pas répondu à nos diverses sollicitations). En partant du Pecq, il est basé sur la réfection du

chemin de halage de Port-Marly (prévu au budget 2011) et sur une passerelle partant du club d'aviron de Port-Marly pour contourner Louveciennes par l'île de la Loge et revenir à Bougival par la passerelle de l'écluse. Cette dernière, qui nous semble une excellente solution, est ardemment demandée par Port-Marly qui souhaite créer un parc communal sur l'île, et a également le soutien de Louveciennes, pour qui c'est la seule solution à court terme pour les promeneurs et les cyclistes, le chemin de halage sur leur commune étant utilisé par les riverains. Des études sont en cours et une réalisation pourrait intervenir en 2012.

J-C L



1. Accès par le pont du Pecq.
2. Bifurcation par les Pyramides pour rejoindre le rond-point Aranjuez, puis Saint-Germain.
3. Chemin de halage de Port-Marly (à réhabiliter).
4. Passerelle vers l'île de la Loge (à construire).
5. Retour vers Bougival par la passerelle de l'écluse (petit sentier à réhabiliter).
6. Sentier étroit mais cyclable (à revaloriser).
7. Contournement du quai Georges-Clemenceau (absence de voie cyclable, la N13 longeant la Seine).
8. Accès à la zone 20 de Rueil (boulevard Belle Rive) débouchant sur de nombreuses voies cyclables le long de la Seine.

Le Pecq... ...donne de la voie

Réseau Vélo 78 a rencontré au mois de Mai, Monsieur Chefdor, responsable de l'urbanisme et des transports de la mairie du Pecq.

Une très bonne nouvelle était elle-même également au rendez-vous. En effet, Monsieur Chefdor nous a confirmé le projet de voie verte demandée par Réseau Vélo 78 deux ans auparavant.

Nous avons ensemble parcouru le futur trajet prévu sur la rive droite de la Seine, entre les limites de Croissy et de Montesson, toutes deux sur le chemin de halage.

Cet aménagement, d'une longueur de deux kilomètres, se situera entière-

ment sur les berges, en stabilisé non enrobé, pour conserver l'aspect chemin tout en étant plan et roulant.

Il permettra aux cyclistes et aux piétons de bénéficier d'un cheminement de qualité quelque soient les conditions météo. La circulation des vélos se fera dans les deux sens, sur les berges et non plus sur la chaussée. Il s'accompagnera d'aménagements paysagers, avec la création, entre autres, d'un coin pique-nique. La liaison avec le chemin de halage derrière la résidence du boulevard Folke-Bernadotte, sera aménagée et largement améliorée, pour le confort de tous.

Ce tronçon, aussi bien au niveau du

Pecq, de la Boucle ou de la véloroute Paris-Londres, constitue une avancée importante pour les circulations actives (ax-circulations douces).

Cofinancé par la région Ile-de-France, le département des Yvelines, et la commune du Pecq, ce projet sera mené à terme en 2013/2014.

Trois phases de travaux vont se succéder :

- phase 1 : de Croissy au pont routier ;
- phase 2 : du pont routier au pont ferroviaire ;
- phase 3 : du pont ferroviaire à Montesson.

FP/LC

Carrières-sur-Seine

Une ville qui « rayonne »

Un maire cycliste qui entraîne une équipe qui roule : c'est l'image de la volonté tant du maire de Carrières-sur-Seine, Monsieur Arnaud de Bourrousse que de ses élus (*). Ils travaillent tous à rattraper le retard pris par leurs prédécesseurs par rapport aux pistes et aménagements cyclables réalisés sur les communes voisines comparables en population. Il est vrai que certaines d'entre elles avaient parié depuis longtemps sur l'intérêt de choisir une alternative environnementale.

Carrières-sur-Seine a donc entrepris un programme de maillage visant à créer et compléter les quelques pistes existantes, mais aussi et surtout à relier son territoire aux communes voisines. Tant pour les déplacements que pour les loisirs, ce réseau représentera une solution saine et sécurisée aux trajets parcourus par nos enfants petits et grands (complexes sportifs, conservatoires, écoles, collèges, lycée..).

Carrières-sur-Seine pourra ainsi continuer à être appréciée pour sa qualité de vie avec l'esprit qui la caractérise : « la ville à la campagne... ».

Citons, entre autres, quelques réalisations de 2011 :

() Madame Degrott, première maire-adjointe en charge de l'urbanisme - qui a pris à bras-le-corps la réhabilitation du chemin de halage - et son collègue maire-adjoint à la voirie et à la sécurité, Monsieur Millot, aidé de son adjointe à la direction des services techniques, Madame Cavalier.*

- le passage en zone 30 de la rue Pierre-Curie pour sécuriser les collégiens ;

- le prolongement de la rue du Maréchal-Foch pour rejoindre la piste cyclable existante rue Paul-Doumer (par les rues Hoche, Arago puis des Fermettes) ;

- l'aménagement du rond-point avenue du Maréchal-Juin et rue du Maréchal-Foch.

Les projets pour 2012 -2014 sont importants. Ils concernent des dispositions déjà prévues par Carrières, qui font l'objet d'une étude de faisabilité externe - en bonne voie - mais aussi d'autres prévisions qui s'inscrivent dans le devenir de la commune : révision de son plan d'occupation des sols (en cours de refonte) et sa transformation en plan local d'urbanisation (PLU). Ce futur intégrera une nouvelle ZAC 2 et une nouvelle distribution des espaces de services et de vie (administratifs, éducatifs, sportifs et culturels).

Réseau Vélo 78 œuvre à anticiper et intégrer en amont des propositions de pistes cyclables.

Citons, parmi celles déjà actées et dont le premier coup de pioche devrait intervenir début 2012, le chemin de halage en direction de Bezons, qui permettra, au-delà des balades, de rejoindre le T2 (tramway vers La Défense-Porte de Versailles).

Notre association travaille aussi avec ses collègues de MDB 95 (Mieux se Déplacer à Bicyclette) auprès de la CAAB (Communauté de Commune

Argenteuil-Bezons), afin de faciliter des aménagements, tels un stationnement sécurisé en gare du T2... et la réalisation, pour une pratique à la fois ludique et sûre, du chemin de halage avant fin 2012. Parmi nos nombreuses autres propositions qui ont reçu un accueil favorable et un accord de principe, citons notamment trois d'entre elles :

- la création d'un axe nord-ouest au sud-est de la ville, qui reliera le lycée au collège par le nouveau centre-ville ;

- un maillage transversal qui permettra de joindre les bords de Seine à la gare par le nouveau centre-ville ;

- relier les deux berges de la Seine (Carrières-Montesson) par la création d'une piste, en limite des deux agglomérations, qui commencera au rond-point du château d'eau et rejoindra la piste cyclable du lycée et donc ensuite le centre-ville ;

Les aménagements en trois phases ou tronçons de la RD 311 contribueront, lors de leur troisième étape, à créer cette piste. Sera ainsi achevée la plus grande boucle en Ile-de-France, offrant une des plus belles balades, celle du Chemin des Impressionnistes : Carrières-Chatou-Croissy-Le Pecq puis, quittant les berges de Montesson, rejoignant Carrières par la plaine de Montesson et contournant son centre ville pour rejoindre la RD 311 et ainsi Carrières, Houilles ou Bezons.

TC



Association Réseau Vélo 78

47, chemin du Tour des Bois

78110 LE VESINET

Activités du Réseau Vélo 78

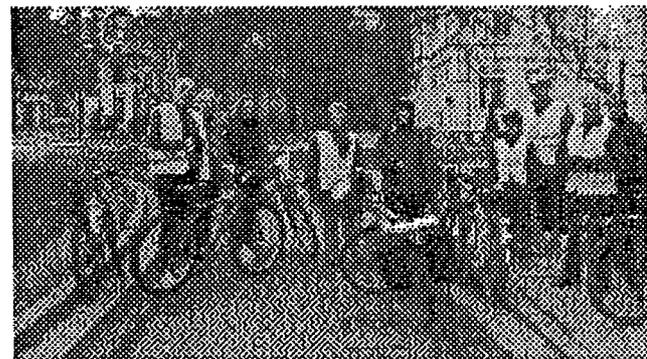
Depuis le printemps 2010 :

Avril : Comme chaque année maintenant, Réseau Vélo 78 a assuré la formation APER (Attestation de Première Education Routière) des élèves de CM2 de la ville de Houilles.

Sept demi-journées ont mobilisé quinze personnes et permis la formation de plus de 400 élèves.

Lundi 5 avril :

Promenade de Carrières-sur Seine au Vésinet.



Samedi 10 avril

Dans le cadre de la Semaine du Développement Durable à Bougival, Réseau Vélo 78 a organisé une promenade cycliste dans les coteaux de Bougival, La Celle-Saint-Cloud et Louveciennes, dont le départ a été salué par Monsieur le maire. Une journée très bucolique qui s'est terminée par un pique-nique dans le bois du Cormier.

Le beau temps et la bonne humeur ont fait de cette journée un moment très sympathique.

Vendredi 4 et samedi 5 juin

Parc Charles-de-Gaulle à Houilles : stand Réseau Vélo 78 dans le cadre de la Sécurité Routière

Dimanche 6 juin : « La Convergence ».

Ce grand mouvement faisant converger vers Paris en cinq grands itinéraires les cyclistes d'Ile-de-France a rassemblé environ 3 000 participants. Sur notre branche il faut noter 130 personnes au point de ralliement de Houilles

Samedi 11 septembre : Maisons-Laffitte

Lors de la journée des associations, RV78 a tenu un stand de marquage de vélos dans la cour du marchand de cycles «TechnoBike» qui a bien voulu nous héberger. 55 vélos ont été marqués.

Dimanche 10 octobre

Par beau temps, promenade cycliste décontractée à la découverte du

chemin de halage entre Rueil et Colombes, en empruntant la nouvelle passerelle.

Pique-nique sur les berges de la Seine à Colombes

Mars 2011

Formation APER à Houilles.

Samedi 30 avril et Dimanche 1er mai

Marquage de vélos à Sartrouville (56 immatriculations).

Samedi 28 mai

Sortie cycliste Carrières-Le Vésinet sur

le thème de l'eau, avec la participation de l'association «Seine Vivante».

La journée s'est conclue dans le parc des Ibis par un rafraîchissement offert par la ville.

Dimanche 19 juin : « La Convergence ».

Cette année aussi, elle a rencontré un vif succès (voir article en page 2).

Réseau Vélo 78 représente également les Yvelines et l'Ile-de-France au sein de l'AF3V (Association Française des Véloroutes et Voies Vertes). Jean-Pierre Jonchère assure la représentation de Réseau Vélo 78 et le lien avec l'AF3V.

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

Proche d'autres associations, RV78 est présente autant que faire se peut aux Assemblées générales de celles-ci (CADEB, FUBICY, AF3V, IDF environnement, Rueil à vélo...).

**« 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
Tirage 600 exemplaires

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

Soutenez l'action de l'association Réseau Vélo 78

47, chemin du Tour des Bois 78110 LE VESINET

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

Je soussigné (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 (20 Euros + 0,20 Euro par adhérent)

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

à recevoir « La Lettre de Réseau Vélo 78 »

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