



Lettre d'Information N° 03

Janvier 2020

Chères Lectrices, chers Lecteurs,

Nous vous souhaitons une excellente année 2020 pour vous et vos proches.

Nous espérons qu'elle vous permettra de continuer à utiliser votre bicyclette voire à l'utiliser davantage.

La mobilité à vélo représente une solution face au gaspillage d'énergie fossile, à la pollution chronique de la circulation automobile, et aux 350km de bouchons quotidiens en Ile-de-France.

Il ne faut pas oublier les bonnes vertus simples et évidentes de notre chère bicyclette : son utilisation est économique, écologique et bonne pour le physique...

2020 sera encore une année chargée tant au niveau des projets locaux (Plan Vélo de la CASGBS, suivi des élections municipales) que régionaux au travers le Collectif Vélo Ile-de-France et le Collectif Vélo Défense.

Bonne Année !

Le Bureau de Réseau Vélo 78



Sommaire

1. La sortie annuelle d'automne	3
2. Convergence francilienne 2019.....	5
3. La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)	6
4. Quels arceaux de stationnement choisir ?	7
5. Tout savoir sur le SAS vélo	9
6. Le bon sens du double-sens (DSC)	11
7. Pistes Cyclables Côte de Saint-Germain-en-Laye sur la D190.....	14
8. La Promenade des Landes à Chatou.....	16
9. Baromètre des Villes Cyclables - FUB – PARLONS VÉLO.....	18
10. Le Vélo vu par Pierre Desproges	19
11. Fiches Parcours	20
12. Adhésions à Réseau Vélo 78.....	21
13. Recherchons correspondants.....	21



1. La sortie annuelle d'automne



Dimanche 13 octobre, nous avons organisé notre sortie vélo, ouverte à tous les cyclistes adhérents ou non de Réseau vélo 78. Cet automne, nous avons choisi de nous rendre au Domaine National de Saint-Cloud.

Ce rendez-vous annuel permet de rencontrer nos adhérents et des sympathisants ou des cyclistes simplement intéressés par une sortie conviviale à la journée.

Nous assurons un apéritif puis nous profitons avec tous d'un pique-nique propice aux échanges. L'Association se présente, informe des nouvelles importantes du moment et de ses actions.

Un historique oral de ce lieu magnifique, riche en événements historiques, a suscité l'intérêt de l'assemblée dont certains membres ne connaissaient pas l'existence.



8 points de rendez-vous, (Argenteuil, Bezons, Saint Germain, le Pecq, Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles) ont formé ensuite 3 mini pelotons. Nos responsables pilotes ont regroupé et guidé les cyclistes en assurant des rassemblements au fil de Communes traversées.

Cette année, nous nous sommes tous retrouvés sur le parvis de l'Église de Chatou où une soixantaine de cyclistes étaient présents, dont un vélo couché, fabrication maison...

De Chatou, nous avons ensuite traversé le Vieux- Rueil, franchi un dénivelé honorable sur les pentes du Mont-Valérien.

L'arrivée vers 13h sur le site du pique-nique dans le Parc de Saint Cloud, face à Paris, avec une vue exceptionnelle, a fait oublier tous les efforts accordés sur toutes les petites montées du parcours aller.

Tous les participants ont validé tous les acquis car la sortie les a confrontés à tous les savoir-rouler en vélo et en ville. Toutes et tous ont montré leur maîtrise de toutes les fonctions bicyclette sur dénivelés accentués.



Pour le retour, nous avons traversé l'ensemble du Parc afin de rejoindre le Bois de Saint-Cucufa et son étang dont nous avons scrupuleusement réalisé le tour. De longs moments de roue libre nous ont ainsi menés en bord de Seine début de successifs aurevoirs suivant les différents lieux de retour de chacun à la maison.

La météo sympathique avait tout prévu pour cette journée en proposant des conditions idéales afin que, toutes et tous, nous puissions pédaler au mieux dans la bonne humeur.



Lien vers d'autres photos : [photos](#)
Lien vers le tract de la sortie : [tract](#)

Rendez-vous pour notre prochaine sortie Vélo Associative au Printemps.

JPO



2. Convergence francilienne 2019

Depuis plus de dix ans, l'Association Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) organise ce grand rassemblement, gratuit et ouvert à tous, l'idée étant de militer pour l'utilisation du vélo au quotidien en milieu urbain.

La Convergence permet à tous, le temps d'une journée, de partager la joie d'être ensemble à vélo, de découvrir des itinéraires pour rejoindre Paris puis participer à une parade colorée et bon enfant dans des rues délivrées un temps des autos jusqu'au cœur de la Capitale.

Ce sont donc 4000 cyclistes qui ont convergé de toute l'Île-de-France vers Paris.

Le principe de l'opération : réunir au fil d'une journée tous les Franciliens fans ou non de vélos, partis dans la matinée des quatre coins d'Île-de-France (une centaine de lieux de rassemblement), et habillés avec des tenues de couleurs différentes en fonction des parcours (par exemple, orange pour la branche Sud-Ouest, ou vert pour la branche Nord-Ouest, la nôtre).

Cette troupe sonore, colorée et festive s'est rassemblée sur la place de la Bastille, a paradé ensuite dans les rues parisiennes pour terminer son parcours sur les pelouses des Invalides pour un pique-nique géant.

À noter que, comme chaque année, une bonne centaine de cyclistes ayant pédalé pour certains, depuis Cergy ou de Saint-Germain-en-Laye a été accueillie sympathiquement sur le parvis de la Mairie de Houilles par des élus de la commune.

Rafraichissements, barres énergétiques étaient les bienvenus avant de repartir vers Colombes.



****Si vous n'avez jamais participé à cette manifestation, n'hésitez pas, rejoignez l'édition 2020****

Lien : [Convergence](#)

LC



3. La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)

C'est la fin d'un marathon législatif qui a commencé il y a plus de deux ans avec les assises des mobilités. L'Assemblée nationale a adopté le 19 Novembre dernier en lecture définitive le projet de loi d'orientation des mobilités (Lom).

VTC, covoiturage, autopartage, trottinettes, bicyclettes, véhicules autonomes, données...
Cette loi réforme de vastes pans des services de mobilités.

Les trois piliers de la loi sont :

1. Investir plus et mieux dans les transports du quotidien
2. Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer
3. Engager la transition vers une mobilité plus propre

Merci à l'Association Rueil à vélo qui a fait un travail d'analyse et de synthèse, mettant en évidence les différents points concernant la pratique des circulations actives, les voici décrits ci-dessous.

- ✓ le programme « Savoir rouler » à l'école primaire,
- ✓ l'évolution du code de l'environnement pour rendre obligatoire la réalisation de réseaux cyclables complets, continus et sécurisés, y compris hors agglomération,
- ✓ la lutte contre le vol et recel de vélo en rendant obligatoire l'identification des vélos neufs à partir de 2021,
- ✓ la mise en place facilitée de stationnement sécurisé dans les copropriétés,
- ✓ l'obligation de stationnements sécurisés dans les gares en 2024 et transports de vélos dans les trains et cars,
- ✓ la création du forfait « mobilités durables » dans les entreprises (remplace les Indemnités Kilométriques Vélo et s'applique également au co-voiturage) : prime défiscalisée jusqu'à 400€/an
- ✓ l'obligation dans les entreprises d'inclure la mobilité dans les négociations annuelles,
- ✓ l'obligation d'accompagner les publicités pour les automobiles de message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives et partagées.

À noter que pour le forfait « mobilités durables », les entreprises pourront verser jusqu'à 400€ par an à leurs salariés qui se rendent au travail à vélo ou en covoiturage, *mais il n'est pas obligatoire*.

Beau programme avec un intéressant éventail de dispositions.

Encore faut-il que la loi soit appliquée, financée, portée par des responsables politiques motivés, et déployée sur le terrain.

LC



4. Quels arceaux de stationnement choisir ?

Où placer du stationnement pour vélo ?

Tous les cyclistes sont demandeurs de stationnement pour leur vélo dans leurs déplacements au quotidien. Ceux-ci, pour être efficaces, doivent être placés aux endroits «de vie » de la commune.

La plus grande demande de stationnements vélos se situe généralement à la gare et dans les écoles d'une commune.

Mais il ne faut pas négliger tous les points de stationnement potentiels comme la Mairie, les zones de commerce, les gymnases, les marchés...

Il vaut mieux répartir l'offre de stationnement en de nombreux points d'une commune avec peu d'arceaux par poste que d'avoir peu d'emplacements de stationnement mais avec beaucoup (trop) d'arceaux.

Quel type d'arceau arceaux de stationnement pour les vélos ?

Tout cycliste a pu constater des différences énormes quant à la qualité des arceaux et de leur facilité d'utilisation. Aussi, plusieurs critères sont à considérer :

- L'attache du vélo à au moins deux points : le cadre et une roue doivent pouvoir être attachés à un support fixe, assurant ainsi une protection optimale contre le vol
- La stabilité du vélo : un vélo portant 10 kg de bagages dans une sacoche latérale doit pouvoir tenir debout sans être endommagé. Ce qui implique une surface d'appui suffisante.
- La solidité du système : solidement fixé au sol, le système doit résister à l'épreuve des intempéries et du vandalisme.
- La commodité du système : un support facile d'utilisation (simple de s'y attacher), permet aisément des manœuvres d'entrée ou de sortie et nécessitant un entretien minimal.
- L'universalité du système : le modèle doit être accessible à tous les cyclistes, quel que soit le vélo (urbain, pliant, VTT...).
- la protection contre la pluie : pour les arrêts de longue durée (dans les gares..), le stationnement abrité, peut s'avérer très appréciable.

Le U renversé répond à ces caractéristiques ; simple et solide, c'est l'arceau de base que les cyclistes apprécient.

Il permet d'attacher 2 vélos tête bêche

Placés côte à côte à une distance minimale d'un mètre, plusieurs arceaux peuvent former un râtelier boulonné ou cimenté au sol. Convenant à tous types de vélos, le U standard est de plus peu couteux.

Ne pas trop les espacer, car les intervalles deviennent tentants pour les deux roues motorisées.



D'autres types d'arceaux répondent également à ces caractéristiques nécessaires. Souvent plus couteux, mais s'intégrant davantage dans l'environnement, ils peuvent très bien satisfaire le besoin.



Ce qu'il ne faut ABSOLUMENT PLUS plus utiliser :

Les râteliers (râteliers, pince-roue, accroche-roue..) sont absolument à proscrire :



Ils nécessitent de se baisser pour attacher le vélo.
Les vélos peuvent se coucher, entraînant la torsion des roues.
Le vol est facilité.

LC



5. Tout savoir sur le SAS vélo

Le non-respect des SAS vélo par les automobilistes contrevenant à l'article R415-2 du Code de la Route publié par décret le 28 décembre 2016 (*), pourra se faire sanctionner par un officier assermenté, suite à une photo prise par une caméra installée au niveau d'un sas vélo.

Il devient donc nécessaire de tout vous dire sur le SAS Vélo en complément de notre participation au guide publié par notre concours à la CASGBS (Comité d'Agglomération de Saint-Germain Boucle de Seine)

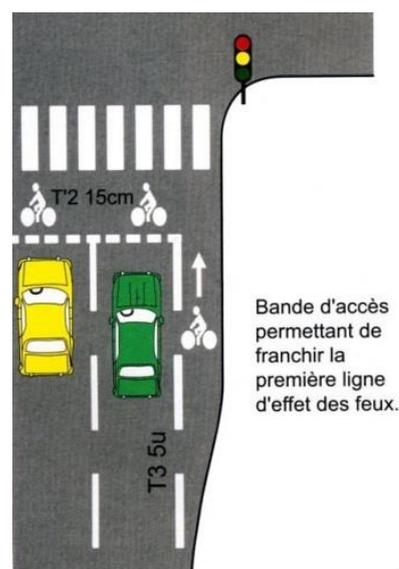
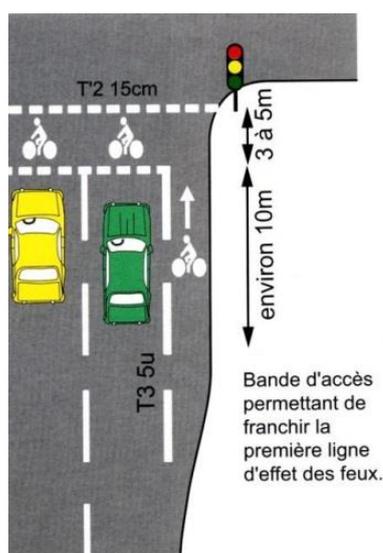
Actuellement, à certains feux tricolores, on peut noter la présence au sol de deux lignes pointillées blanches. Entre ces deux lignes sont dessinés des logos de bicyclette. Il s'agit d'un SAS vélo. Existant depuis longtemps dans le code de la route, cet espace spécialement aménagé pour les cyclistes reste pourtant très peu ou mal connu des usagers de la route. Voici donc aujourd'hui quelques petits rappels concernant cet aménagement cyclable. Qu'est-ce qu'un sas vélo ?



Un SAS vélo, c'est l'espace aménagé spécialement pour les cyclistes dans un carrefour à feu rouge. Il se situe entre le feu tricolore et la ligne pointillée devant laquelle doivent s'arrêter les voitures. Il s'agit d'un aménagement cyclable à part entière. On le reconnaît à ses deux lignes pointillées blanches entre lesquelles se retrouvent des logos de vélos. Il s'agit d'un espace strictement réservé aux vélos. Il existe et est utilisé depuis 1998. L'article R.415-15 du Code en définit l'existence.

Les SAS vélo dans le code de la route :

L'article R.415-15 du Code stipule qu' « aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers, deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules (...). »



L'espace compris entre ces deux lignes d'arrêt est donc le SAS vélo.

Ce SAS leur permet ainsi d'être mieux visibles, surtout des automobilistes. Il est également destiné à permettre aux cyclistes de tourner à gauche en toute sécurité.



En outre, en leur permettant de venir se placer devant les voitures, le SAS vélo évite aux cyclistes d'avoir à respirer les gaz d'échappement. Qui plus est, cet espace leur offre la possibilité de démarrer au feu vert dans les meilleures conditions.

En somme la présence des SAS vise à augmenter la sécurité des cyclistes autant que leur confort aux intersections.

Que risque-t-on en cas de non-respect d'un sas vélo ?



Toujours selon la loi, Article R415-2 du Code de la Route : « *Le conducteur d'un véhicule autre qu'un cycle ne doit pas s'engager dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt définies à l'article R. 415-15 lorsque son véhicule risque d'y être immobilisé (...)* ». L'Article R412-30 du Code de la Route stipule également que « *Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant. (...) L'arrêt se fait en respectant la limite d'une ligne perpendiculaire à l'axe de la voie de circulation* ».

De ce fait, il est à retenir que le non-respect d'un SAS correspond à deux infractions.

La première est le non-respect de la ligne d'arrêt **au feu rouge**. La seconde est l'immobilisation sur le SAS en question. Dans le 1er cas, une contravention de 4ème classe et un retrait de 4 points au permis de conduire sont encourus.

Une suspension du permis pour une durée de 3 mois peut également survenir. Pour ce qui est de la seconde infraction, le conducteur peut être sanctionné d'une contravention de 2ème classe.

En conclusion, pour tout à chacun automobiliste un jour...

En tant qu'automobilistes, faites ainsi preuve de prudence aux intersections à feux tricolores.

En présence d'un SAS vélo, mieux vaudra toujours s'arrêter avant la ligne matérialisée au sol. Vous éviterez de cette manière les amendes et préservez par la même occasion la sécurité des cyclistes.

TC



6. Le bon sens du double-sens (DSC)



Un double-sens cyclable (DSC) est une voie de circulation à double sens dont l'un est réservé aux cyclistes. Les conducteurs de véhicules motorisés y sont autorisés à circuler dans un seul sens, les cyclistes dans les deux sens.

Cette disposition du code de la route est possible sur tout type de voirie (y compris limitée à 50 km/h) mais obligatoire en zone apaisée (zone 30 et zone de rencontre) depuis le décret du 30 juillet 2008.

Cette décision est gravée dans le marbre du code de la route (Art R. 412-28-1 du Code de la route).

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

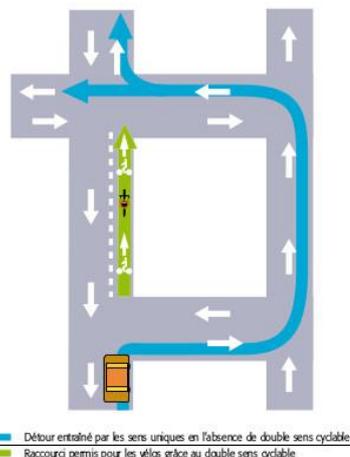
Les peurs

Cet aménagement fait encore parfois peur, et n'est pas toujours compris par certains automobilistes et élus. Pour résumer, 3 arguments essentiels écartent ces a priori :

- Toutes les études démontrent la sécurité de cet aménagement
- Les communes de la CASBGS qui l'ont déployé en sont satisfaites
- L'élément essentiel de sécurité consiste dans le fait que la visibilité est totale et frontale entre le vélo et le véhicule motorisé dans le contre sens. Les 2 protagonistes sont de fait apte à agir et à réagir rapidement en cas de problème.

Les avantages du Double-Sens Cyclable

Les sens uniques ont d'abord été créés pour l'automobile pour résoudre les difficultés de croisement, fluidifier le trafic ou augmenter le nombre de places de stationnement.



Quand les sens uniques sont indispensables, la circulation des cyclistes peut être facilitée par la création de doubles sens cyclables, pour bénéficier :



- de la réduction des distances à parcourir
- d'une meilleure lisibilité des itinéraires
- d'une visibilité frontale entre véhicules et vélos
- d'une plus grande perméabilité des quartiers
- d'itinéraires plus sûrs permettant d'éviter les grands axes et des manœuvres risquées (tourne à gauche)

Les autres usagers profitent aussi d'une meilleure sécurité, grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Un bilan positif pour la sécurité

Certains s'interrogent encore sur le double sens cyclable. C'est pourtant un aménagement très sûr et très répandu. De très nombreuses villes, ont généralisé le double sens cyclable avec succès.

Dans la région parisienne, de nombreuses villes l'ont adopté dont Paris (avec plus de 180km)

Les analyses d'accidents montrent que le risque d'accident frontal, où le cycliste à double sens heurte de front le véhicule venant en face, est très faible.

Les usagers se voient mutuellement en se croisant et ralentissent.

En cas d'ouverture inopinée d'une portière de voiture, le cycliste heurte le plat de la portière qui se referme sur elle-même.

Une vigilance particulière est néanmoins à observer au niveau des traversées, des entrées et sorties des doubles sens cyclables.

La signalisation verticale a toute son importance.

Le panneau indiquant le cycliste venant de gauche a toute son importance. En effet, le cycliste a la priorité, mais sans ce panneau, l'automobiliste ne surveillerait que sa droite :



Dans nos communes...

Dans nos communes, les DSC (Double Sens Cyclable) sont déployés de manière inégale, mais leurs implantations augmentent.

Les villes précurseuses ont été Montesson et Houilles.

Saint-Germain-en-Laye, Carrières-sur-Seine, Chatou, Croissy sur Seine ont ensuite emboîté le pas.

Plus récemment, Bougival et Le Vésinet ont multiplié cet aménagement.

En 2019, la commune de Bezons s'est fixé comme objectif de passer toute la ville, sous 3 ans, en zone 30, avec DSC systématiques.

Sartrouville et Maisons Laffitte restent dans le club de plus en plus restreint des villes opposées à ce type d'aménagement.

Ce sont pourtant 2 communes où les cyclistes sont en progression avec des configurations de voiries compatibles avec les DSC.

À ces 2 communes, nous ne pouvons que dire et répéter que le retour d'expérience sur 10 années sur le territoire français est largement bénéficiaire, que les DSC apportent du confort et de la sécurité aux cyclistes.

Les différents types de DSC

Techniquement, en fonction du type de voirie concernée, aux contextes de circulation, les DSC peuvent se matérialiser sous différentes formes avec ou sans séparation physique, avec ou sans marquage séparatif, doubles-sens cyclables en rue étroite ...



Le panel de solutions est important.

C'est aux Services Techniques, avec idéalement la participation des représentants des cyclistes locaux, à appliquer la solution technique la plus adaptée.



Rue de Buzenval à Houilles



Rue P. Doumer à Bezons



Avenue du Général Leclerc à Bougival



Lien : [brochure1 sur les DSC](#) et [brochure n°2 sur les DSC](#)

LC



7. Pistes Cyclables Côte de Saint-Germain-en-Laye sur la D190



Voilà une avancée importante qui relie à présent la Place Royale de Saint-Germain-en-Laye au Pont du Pecq. Toute la chaussée a été restructurée. Les trottoirs, montant et descendant, sont limités par une bordure bien marquée. Les pistes Cyclables y apparaissent en noir, les bandes piétonnes en rouge. Les Cyclistes nombreux et confiants peuvent à présent évoluer en toute Sécurité.

La montée constituait une grande source d'inconfort et d'insécurité. Aucune visibilité sur les automobiles qui doublaient et beaucoup de stress compte tenu de la différence de vitesse qu'il y avait entre vélos et autos.

Cet aménagement vient s'intégrer dans le Plan Vélo de la CASGBS.
Bravo pour cette réalisation !



Chacun fera attention vers le bas dans les virages descendants à trois poteaux d'éclairage public situés juste sur la séparation des pistes vélos et piétons. Plus bas vers le Pont, deux poteaux de directions sont signalés avec des bandes rouge et blanche. Ce serait une bonne idée si les trois Poteaux d'Éclairage pouvaient être décorés de la même façon.





Le pont du Pecq constitue un goulet d'étranglement, un point noir pour les vélos et pour les automobiles. Beaucoup de circulation et peu d'espace disponible ; les 2 conditions sont réunies pour créer de conflits entre les différents usagers.

Actuellement, seul le trottoir nord du pont est cyclable, ce qui ne convient pas du tout pour les cyclistes descendant la côte de Saint-Germain. Ils sont obligés de s'arrêter, et de traverser 2 fois pour accéder au trottoir cyclable et de retraverser encore une fois à la sortie du pont.

Dans les faits, très peu de cyclistes se conforment à ce parcours du combattant.

En attendant la réalisation de l'encorbellement ou d'une passerelle, à l'horizon 2021 actés dans le Plan Vélo, nous demandons à minima de simplifier et de sécuriser la traversée du pont en autorisant par exemple l'accès vélo dans un seul sens sur chaque trottoir, au lieu des deux sens uniquement sur le trottoir Nord.

Cela permettra la fluidification de la circulation cycliste et la limitation des risques conflits lors des trop nombreuses traversées actuelles.

La configuration n'est pas suffisamment claire, ni suffisamment lisible et engendre naturellement le franchissement du pont par l'utilisation du trottoir sud par les cyclistes, interdit à ce jour. Certains cyclistes préfèrent même utiliser les voies de circulation.

Une concertation avec les Services concernés nous paraît nécessaire pour faire un point sur ce point épineux, et pour mettre en place une solution avant la mise en application du projet du Plan Vélo et l'ouverture des travaux.



Photo prise du trottoir nord du pont du Pecq face à la Côte de Saint-Germain.

JPO / LC



8. La Promenade des Landes à Chatou

« Le délaissé des Landes » ne se trouve pas près de l'aéroport de Nantes, mais à Chatou et constitue un futur espace vert de promenade, de détente et de loisirs sur près de 2,5 hectares.



Cet espace avait été réservé, il y a une quarantaine d'années, pour réaliser un contournement de Montesson, mais il aurait coupé le tissu urbain catovien et serait devenu rapidement une voie express urbaine en pleine ville. La réalisation de l'A14 et l'aménagement de la RD 121 permettent à la ville d'aménager cet espace au profit de ses habitants, de requalifier l'entrée de ville à la lisière de Montesson et du Vésinet et de faire une liaison entre « la Tête de Girafe » et le quartier de l'Europe ou le boulevard de la République.

Un bureau d'études, OGI, a été mandaté par la ville ainsi qu'un paysagiste urbaniste, l'agence August qui a réalisé un film de synthèse visible sur le site décrivant cette future « Promenade des Landes ».

Il y aura une maison de quartier et des immeubles avec 60 logements en bordure de la route du Vésinet.

Pour la promenade, trois secteurs ont été définis :

- Les Plateaux : les pelouses, l'aire sportive libre et la butte ludique
- Les Milieux : les jardins d'eau, les jardins partagés, les jardins pédagogiques, et l'esplanade Jules Ferry,
- Les Lanières : le boulodrome, le parc des chiens, la petite aire de jeux et l'esplanade Leclerc.

On voit dans le film une camionnette à restauration rapide, des bancs, des chiens, des ballons, des ruches et des moutons mais pas de bicyclette !

Néanmoins le projet « s'inscrit dans le plan général de circulations douces » dont il est un « maillon important ». Il y aura création de voie cyclable avec une interconnexion avec les autres voies cyclables. Une continuité est prévue vers le quartier de l'Europe.

Nous avons souhaité une voie de circulation séparant les usages pour éviter les conflits potentiels les samedis et dimanches, mais là encore la municipalité a décidé d'une mixité piétons-vélos. Il faudra beaucoup de discipline pour cohabiter.

Nous avons demandé un garde champêtre mais il nous a été répondu qu'il y aurait des caméras de surveillance ; nous espérons qu'il y aura des films dedans et que les sanctions serviront de dissuasion.

Cette réalisation d'un coût de 2,5 Million d'euros sera financée pour 1 Million par la Ville, pour 500.000 euros par le Département et pour le dernier Million d'euros par la CASGBS qui a créé un Comité Vélo.

Nous souhaitons d'ailleurs qu'une telle structure soit créée à Chatou et dans chaque commune de la Communauté d'Agglomération en y faisant participer les Associations et les Usagers qui le souhaitent. Ces comités feraient



remonter leurs souhaits au Comité Vélo de la CASGBS et le Bureau des Maires aurait ainsi une synthèse valable, après une concertation entre le bureau d'études et les cyclistes qui n'a actuellement pas eu lieu

Pourtant pour le secteur de la Défense où intervenait l'EPADESA, qui, en fusionnant avec De Facto, est devenu PLD, Paris-La Défense, le même bureau d'études a utilisé cette procédure avec succès. Quand ce projet sera devenu réalité, nous ne manquerons pas de vous en faire part.



Lien vers le site : [promenade des Landes](#)

GMSL



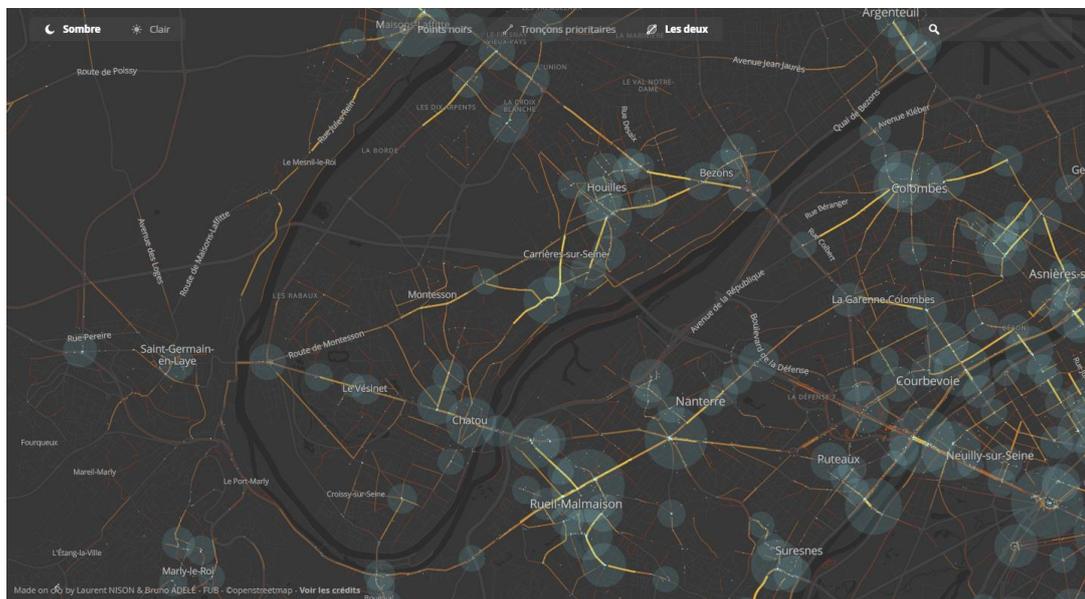
9. Baromètre des Villes Cyclables - FUB – PARLONS VÉLO

<https://www.parlons-velo.fr/>

Cette Enquête Vélo Nationale organisée par la FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette pouvait être renseignée jusqu'au 30 Novembre 2019 (voir LETTRE N° 2 Page 6).

Il est à présent possible de visualiser toutes les Réponses pour toutes nos Communes de la Boucle de la Seine, Saint-Germain-Laye, Maisons-Laffitte, etc.

<https://carto.parlons-velo.fr/>



Un petit Point Bleu = un Point Noir déclaré

Pour les Axes de Circulation = de Jaune à Rouge suivant le nombre de Déclarations

Saisissez le Nom de votre Ville sur <https://municipales2020.parlons-velo.fr/liste>

Deux choix possibles : CARTE 2019 ou COMMENTAIRES 2019.

Vous verrez apparaître ou la Carte de votre Ville ou vous pourrez lire tous les Commentaires publiés.

Cette Enquête se montre la plus massive à ce jour au niveau mondial. **184484** réponses ont été recueillies et validées sur **761** Villes. Il en sera fait aussi une Présentation Officielle au plus haut niveau de l'État.

À la suite de la parution du Plan Vélo National, ces résultats vont pouvoir s'inviter au cœur des Campagnes pour les Élections Municipales. L'objectif va être la création pour le moins de 1001 Plans Vélo Locaux pour que la Bicyclette se retrouve au cœur de tous ces projets.

Ne manquez pas non plus de visionner la Vidéo Touche pas à mon Vélo

<https://www.fub.fr/toucheapasamonvelo>

JPO



10. Le Vélo vu par Pierre Desproges



Pierre Desproges est un humoriste français né en 1939 et mort en 1988. Il était réputé pour son humour noir, son anticonformisme et son sens de l'absurde (Wikipedia).

Définition dans son « Dictionnaire superflu à l'usage de l'élite et des biens nantis ».

Vélo : n.m., abrég. de vélocipède, du latin velox, rapide, et pes, pedis, pied. Véhicule à deux roues dont la roue arrière est actionnée par un système de pédales agissant sur une chaîne. Une erreur courante consiste à penser que le vélo est le mari de la bicyclette. C'est faux. C'est son amant.

À l'origine, le vélocipède était formé de deux roues de diamètres différents : la grande roue à l'avant, la petite à l'arrière, parce que si Jean-Sébastien Vélocipède, l'inventeur, avait fait le contraire, il se serait cassé la gueule à peine hissée sur la selle.

Dix ans après l'invention du vélo, le jeune Paul-Emile Bicyclette commet une erreur invraisemblable à la chaîne : il assemble deux grandes roues sur la même machine, et deux petites sur une autre, créant ainsi, tout à fait par hasard, ces deux grands chefs-d'œuvre du génie humain : le grand vélo et le petit vélo.

D'où l'expression désormais courante : « avoir un petit vélo » qui désigne le plus souvent les gens qui se mélangent les pédales.

Tombé en désuétude, en tant que moyen utilitaire de locomotion, depuis l'avènement de Concorde qui permet de rallier New York à Paris sans s'encombrer de boyaux de rechange ou de bidons disgracieux, le vélo est encore utilisé de nos jours à des joutes sportives très connues dans nos régions sous le nom de « courses de vélo ».

Encore peu encline aux joies du golf et toujours fermée aux émois de l'aquaplane, la masse est très friande de ces courses de vélo, dont la plus célèbre est le « Tour de France ». Créé en 1904 par Vasille Vasilliu Vasidon Vasimimile, le Tour de France rassemble chaque été, sur le bord des routes, des centaines de milliers de prolétaires cuits à point qui s'esbaudissent et s'époumonent au passage de maints furunculés tricotant des gambettes. Dans les côtes, ces jeunes effrénés pédalent la tête plus basse que le cul, ce qui leur permet de se gnougnouter l'uropygienne sans risquer de torticolis. Voilà pourquoi les coureurs cyclistes ont si souvent le cheveu gominé.

PL



11. Fiches Parcours

Suite à la difficulté de trouver des itinéraires vélos les plus sécurisés et directs possibles, nous avons commencé à éditer des fiches parcours, en format A4 et téléchargeables à partir de notre site : [fiches parcours](#)

Beaucoup de cyclistes sont demandeurs d'un itinéraire pour se rendre à la Défense.

Nous avons créé plusieurs fiches, dont une pour se rendre au parvis de la Défense à partir du pont de Bezons. Voici le recto de la fiche :

Fiche parcours vélo B10 : Pont de Bezons => La Défense en suivant le tramway => escalators, ascenseur

Distance : 3.6 km
Durée : 20 minutes
Niveau : moyen, aménagements quasi continus.
Points durs : sortie du pont de Bezons (à l'aller). Derniers 100m avant escalator.
Lien Open Runner : <https://www.openrunner.com/r/9158165>



Aller :

- Pont de Bezons
- Bd Charles de Gaulle, Bd de la Mission Marchand, Av de la Division Leclerc
- Escalators/ascenseur
- Esplanade de la Défense, place Carpeaux (le Pouce)

Retour :

- Même trajet

_Ce parcours qui suit le tracé du tramway est quasiment direct, aussi bien à l'aller qu'au retour.

_Les aménagements cyclables sont quasi continus.

_Pour accéder au parvis, il faut prendre l'escalator étroit (quand il fonctionne...) ou l'escalier, sur la droite av. de la Division Leclerc, après être passé sous le pont.

_Ensuite, l'escalator débouche au secteur Nord-Est de la Défense, à 100m de la place Carpeaux (statue du Pouce).

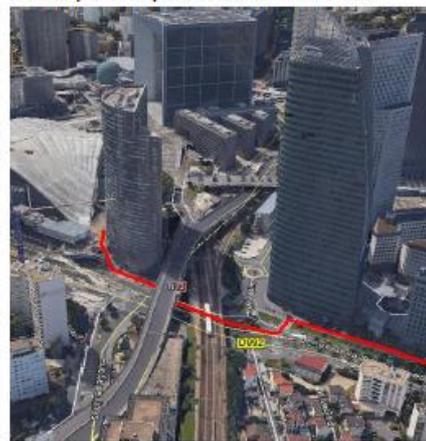
Attention Dangers :

_la sortie du pont de Bezons est étroite et pentue.

_100m avant l'arrivée, il faut traverser, continuer sous le pont à côté du stationnement 2 roues et à retraverser pour accéder à l'escalator et ascenseur.



Arrivée place Carpeaux secteur Nord-Ouest





12. Adhésions à Réseau Vélo 78

Pour adhérer, 4 possibilités vous sont maintenant proposées :

- en ESPÈCES
- par CHÈQUE
- par VIREMENT
- directement par CARTE BLEUE

Vous trouverez la procédure sur notre site : <http://www.reseauvelo78.org/> en cliquant sur l'onglet **Adhésion.**

13. Recherchons correspondants

Nous avons besoin de vous pour faire vivre Réseau Vélo 78. Il nous manque des correspondants dans certaines Communes. L'idéal serait d'y constituer de petites Équipes de travail.

Étudier, communiquer, solliciter, rencontrer, proposer des améliorations cyclables, porter la bonne parole à nos décideurs et auprès de nos élus, voilà le travail que nous essayons de faire au quotidien, mais que nous souhaiterions pouvoir développer davantage si vous acceptiez de nous aider en vous impliquant à nos côtés avec tous vos savoir-faire.

Sans aucun doute, les tâches sont nombreuses : aider à organiser des sorties, communiquer, rayonner, suivre des projets, travailler en réseau avec les associations partenaires, étudier et réaliser des fiches parcours ou promenade, etc.

