



Lettre d'Information N° 05

Mars 2021

Chères Lectrices, chers Lecteurs,

Nous espérons que vous avez traversé cette période particulière, d'inquiétudes et d'interrogations dans les meilleures conditions possibles.

Nous ne pensions pas, lorsque nous avons édité notre « Lettre » en Mai 2020, que nous vivrions un autre confinement, suivi de couvre-feux certes moins contraignants mais qui nous plonge dans un climat toujours anxiogène, avec des conséquences difficiles pour beaucoup de nos concitoyens.

Comme nous le disions, cette pandémie qui secoue la planète entière, oblige à réfléchir et à modifier nos modes de fonctionnement dont la façon de se déplacer.

Le vélo est revenu au-devant de la scène médiatique comme pendant pratiquement toutes les crises où l'efficacité des transports est affectée. Que ce soit pendant les grèves de 1995, pendant la crise des gilets jaunes, ou pendant la crise sanitaire du Covid.

L'Etat et la Région Ile de France, impulsée par Valérie Pécresse, se sont mobilisés clairement sur ce sujet. La crise sanitaire du Covid constitue un coup de pouce extraordinaire pour l'essor de la pratique du vélo.

La création du Collectif Vélo Ile de France qui fédère 35 associations franciliennes, est maintenant un interlocuteur incontournable pour les projets en Ile de France. Le projet de RER Vélo est le fruit d'un gros travail du Collectif qui est en phase de déploiement pour 5 branches dont la branche RERV A1, entre la future passerelle Eole et la passerelle Saint Nicolas à Conflans-Sainte-Honorine.

Réseau Vélo 78, adhérent à ce collectif fait également partie de son Comité d'Animation. Localement, le Plan Vélo de notre communauté de communes montre un engagement politique fort.

Le monde change, les mobilités évoluent, avec une augmentation notable de la pratique du vélo, qui se traduit par de nouveaux cyclistes qui veulent se déplacer à vélo en sécurité.

Mais attention, tous nos édiles n'ont pas la même implication, la même motivation et les obstacles restent nombreux ; techniques, administratifs, budgétaires... Il reste beaucoup à faire.

Nous sommes en train de passer à la vitesse supérieure. Il faut donc mouiller le maillot mais sans perdre les pédales...

Le Bureau de Réseau Vélo 78

Cette nouvelle Lettre comporte différents sujets à l'image de l'actualité vélo ; vivante et riche en activités associatives. Bonne lecture



Sommaire

1. 2020, année en « distanciel »	3
2. Collectif Vélo Saint Germain Boucle de Seine.....	3
3. Les associations franciliennes et leur interconnexion	4
4. L'antenne de l'Etang-à-vélo fête ses six mois d'existence ... sous Covid 19 !.....	5
5. 8 Mars 2021, le dernier tronçon de la passerelle EOLE est posé.....	7
6. Les vélotafeurs pédalent pour aller au travail	9
7. Entretien avec M. Davin, Vice-Président de la CASGBS maire de Croissy sur Seine	11
8. Entre les ponts du Pecq et de Chatou, à vélo, mais quand ?.....	12
9. Pour en finir avec la coupure urbaine du quartier de l'Ermitage au Pecq	14
10. Plaidoyer vélo pour les élections Départementales et Régionales	16
11. Accident mortel sur la D121, route de Croissy au Vésinet	17
12. Vélo-école à Bezons. Faire du vélo ? Encore faut-il savoir en faire !.....	18
13. Tourne à droite, tourne à gauche C'est quoi exactement ?	20
14. RD311 – Trous en formation – Réparations urgentes attendues	22
15. Ça bouge à Maisons-Laffitte !	25
16. Le Vélo cargo ou Cargobike : un vélo de transport qui peut changer la vie.....	29
17. Atelier CycloFixe - Parvis de la Défense	31
18. Marquage vélo obligatoire depuis le 1er janvier 2021.....	32
19. En 1893 mon grand-père a dû payer 6 francs pour avoir le droit de circuler à bicyclette.....	33
20. CASGBS_ site internet de la Communauté d'Agglomération.....	34
21. Informations diverses	35
22. Adhésions	35



1. 2020, année en « distanciel »

Crise du Coronavirus oblige, RV78 ne s'est pas réuni en présentiel, comme on dit maintenant.

Pas d'Assemblée Générale, pas de Conseil d'Administration, ni même de sorties, chères à beaucoup de nos adhérents.

Lentement, mais sûrement, nous nous sommes appropriés les réunions « en distanciel », avec notamment notre premier Conseil d'Administration effectué le 21 janvier.

Il est probable que notre Assemblée Générale s'effectuera dans la même configuration

2. Collectif Vélo Saint Germain Boucle de Seine

Sur le territoire de notre agglomération, coexistent maintenant 5 associations pour la Défense du Vélo ; Réseau Vélo 78 et 4 antennes [MDB](#). -Mieux se Déplacer à Bicyclette-

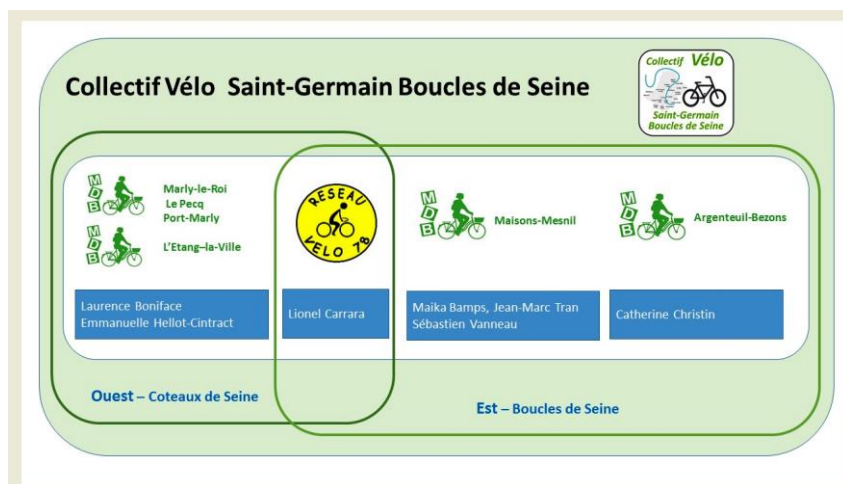
Des personnes motivées, cyclistes au quotidien, souhaitant s'engager et porter des projets se sont manifestées auprès de Réseau Vélo 78 pour travailler sur la thématique vélo dans leurs communes et au-delà.

Par ailleurs, nous notons que suite aux élections municipales de 2020, les nouveaux maires portent une véritable attention et un intérêt marqué aux cyclistes et à leurs représentants.

Localement, à l'échelle de l'agglomération, le [plan vélo](#) marque un engagement et un jalon important.

Pour fédérer dans un souci de meilleure efficacité et de légitimité vis-à-vis de nos interlocuteurs institutionnels (Communes, Agglomération, Département, Région,...), nous avons donc créé le *Collectif Vélo Saint Germain Boucles de Seine*.

La structure et le champ d'actions du collectif se répartissent ainsi :



Au niveau de l'agglomération, Mme Laurence Bernard, Maire du Pecq est en charge des transports sur la zone Ouest et M. Jean-Roger Davin, Maire de Croissy-sur-Seine est en charge des transports sur la zone Est.

Nous avons rencontré M. JR Davin récemment, avec lequel nous avons échangé sur les projets d'aménagements nombreux, mais longs à mettre en œuvre. Cette réunion a été cordiale et franche.

Nous avons également obtenu un rendez-vous avec Mme L. Bernard.

LC

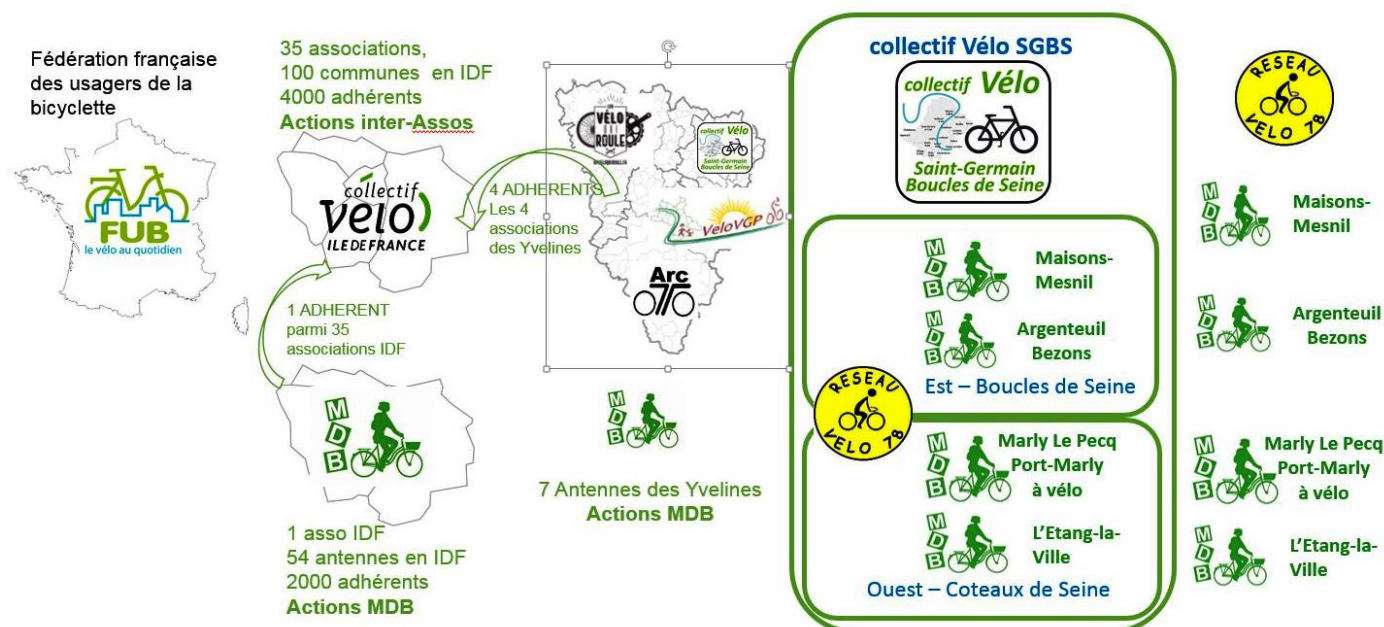


3. Les associations franciliennes et leur interconnexion

Il y a seulement 20 ans, le monde des associations de cyclistes était assez réduit. Fort heureusement, le panorama a changé avec une augmentation conséquente de la représentation associative. Pour mieux comprendre, un schéma synthétique est préférable à une longue description.

Les associations vélo et leur interconnexion

janvier 2021



Zone:	France	Ile-de-France	Yvelines	Agglo St-Germain Boucles de Seine (CASGBS)	Communes
Asso:	FUB	Collectif Vélo IDF	Collectif Vélo SGBS et assocs	Collectif vélo SGBS	Associations

A niveau national, la FUB est forte de 400 associations.

Au niveau Régional, le [Collectif Vélo Ile de France](#) et MDB regroupe environ 40 associations (dont MDB) et 4000 adhérents. Ce collectif récent, bien structuré porté par des personnes d'expérience et motivées, est devenu un acteur indiscutable au niveau de notre Région et permet de s'exprimer d'une seule voix avec les Départements et la Région Ile de France.

Au niveau du département des Yvelines, 7 antennes MDB, 3 associations et le Collectif SGBS sont présents. Au niveau de notre agglomération, le Collectif SGBS regroupe 4 antennes MDB et Réseau Vélo 78.

Il rassemble 35 associations, dont Réseau Vélo 78, dans une centaine de communes, représentant plus de 4 000 adhérents. Depuis sa création en mars 2019, il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau.

Le Collectif vélo Ile de France pousse les collectivités franciliennes à développer l'usage du vélo, à travers des projets comme le RER V. Il se positionne comme un interlocuteur de référence pour la Région, Île-de-France Mobilités, la Métropole et les Départements afin de les accompagner dans la mise en œuvre de leur politique cyclable. Le Collectif participe aux enquêtes publiques et aux concertations sur les projets d'aménagements d'envergure régionale, aux réunions et comités vélo avec les collectivités franciliennes.

LB



4. L'antenne de l'Etang-à-vélo fête ses six mois d'existence ... sous Covid 19 !

L'Etang-La-Ville

Petite commune de 4500 habitants, rattachée à la CASGBS. Adossée à la forêt de Marly, elle jouit d'un environnement agréable, dans un vallon, mais qui dit vallon dit relief très marqué. De fait, y faire du vélo nécessite de bons mollets. Dans ce contexte, l'utilisation du vélo à assistance électrique s'est imposée pour de nombreux cyclistes locaux.

La nouvelle municipalité en place, dirigée par **Daniel CORNALBA** a la volonté de développer la pratique du vélo. Très motivée, elle joue la carte du partenariat avec les associations, ce dont nous nous félicitons.

L'antenne de l'Etang

Quelques amis qui se lancent, quelques réunions physiques, ... suivies de sessions zoom, team et autres écrans. Des centaines de kilomètres parcourus avec d'autres bénévoles pour repérer, identifier, proposer les meilleurs itinéraires. Dans la forêt, sur le bitume, en bord de Seine, dans une cour d'école. Sous le soleil, sous la pluie, dans le froid, la chaleur, mais toujours dans la bonne humeur.

Rencontrer nos élus et les membres de nos communes, aggro, département, de l'ONF ... Le plaisir de fonder le Collectif vélo Saint-Germain Boucles de Seine avec toutes les associations de l'agglo et de faire partie d'un vaste élan qui va changer nos villes. Et ce grâce à l'appui essentiel du Collectif vélo IDF, au travers de ses formations et du partage d'expérience des membres de MDB-IDF et de Réseau Velo78.

Premier succès, être reconnu par notre municipalité comme un interlocuteur compétent et représentatif des usagers.

Les actions

Notre première action de concertation : la création d'une offre de stationnement globale dans notre commune. Des arceaux seront très prochainement installés en centre-ville, à l'Auberderie (espaces sportifs et de loisirs) et l'école. Et notre mairie a obtenu des accords de principe de SNCF mobilités et de notre agglomération pour installer des abris sécurisés dans nos deux gares, dont nous espérons l'installation dès fin 2021.

Le second volet qui débute est le déploiement progressif dans notre commune du plan vélo de la CASGBS, sur la route de Saint-Nom et la route de l'Etang et pour l'agglo, la création d'un accès à la Seine et des lignes régionales du RER-vélo. Nous savons qu'il faudra des mois, parfois des années, mais qu'un jour, se déplacer à vélo sera chez nous aussi facile et plaisant ici que chez nos voisins hollandais et nordiques, car le vent de l'histoire est avec nous.

Le troisième volet à venir : participer activement et utilement au Comité des mobilités douces stagnovillois, dont nous attendons avec impatience la création.

Enfin, deux des projets que nous avons proposés sont soumis aux votes des franciliens jusqu'au 8 mars : notre projet *Tout transporter à vélo* et celui porté par la mairie *Des VAE pour la police municipale*, que nous espérons mener à bien avant la fin de l'année.

Mais surtout, ces six mois, ce sont des centaines d'échanges avec des stagnovillois qui veulent se déplacer à vélo, simplement et en sécurité. Des membres qui vont de Jean-Claude, 81 ans, dont vous pourrez partager l'humour et le bon sens dans le reportage que lui a consacré Biclou, la chaîne vélo du Parisien, à Gabriel, 15 ans, qui a testé avec nous les itinéraires pour le collège, en passant par Laurence, Daniel, Jean-Philippe, qui ont vérifié chaque lieu de stationnement possible.

Île de France
SMART SERVICES

Servicos

Je participe

Partenaires

Data



Tout transporter à vélo



l'Etang-à-vélo
10 février 2021, 00:00 • Modifié





Un beau début d'une aventure qui peut se continuer avec chacun d'entre vous.

Biclou n° 35 « Jean-Claude vs Angell » [lien Facebook](#)

Budget participatif écologique régional 2e session voter : taper l'étang-la-ville et voter notamment pour « tout-transporter-a-velo » et « des-velos-a-assistance-electrique-pour-le-police-municipale »

EHC



5. 8 Mars 2021, le dernier tronçon de la passerelle EOLE est posé.

Le temps où on pourra aller directement de Bezons à Nanterre par un itinéraire exclusivement vélos et piétons se rapproche. On parle désormais de la fin de l'année.

Pour l'heure la pose de la dernière travée est à la fois symbolique et impressionnante. Longue d'une trentaine de mètres, la travée était en préparation au sol depuis quelques semaines. Les gros longerons latéraux avaient été apportés puis le tablier installé sur place, au sol dans le prolongement de la passerelle.

Restait ensuite à la soulever et la mettre en place entre les piles existant depuis déjà longtemps. Mais il s'agissait tout de même de déplacer une belle pièce de plus de 30 mètres de long !

Pour cette opération hors du commun, de gros moyens de levage ont été mis en place et les officiels ont été invités.

Voici quelques vues de cet évènement récoltées en passant aux alentours.

La culée en attente du tablier.



L'énorme engin de levage.



Les officiels : tous avec casque, masque, et gilet orange marqué Eiffage, SNCF, EOLE, ...





L'évènement est bien couvert ...

Jonction avec le tablier déjà en place

Toute la passerelle !



Désormais on peut passer à pieds secs de Nanterre à Bezons !

Reste à aménager les accès...

JPM



6. Les vélotafeurs pédalent pour aller au travail

Que le temps soit beau ou gris, ils se rendent au travail à bicyclette, ce sont les « Vélotafeurs ». Ces cyclistes de plus en plus nombreux choisissent le vélo au quotidien.

A écouter les pratiquants, le vélotaf c'est un peu comme une drogue. Quand on commence, on ne peut plus s'arrêter... Il faut dire que se déplacer à vélo est très avantageux.

Comme le rappelle l'Ademe (Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie), c'est le moyen de transport le plus rapide en ville sur des trajets inférieurs à 6 kilomètres.

Plus rapide même que la voiture, avec en prime 700kg de Co2 de moins dans l'atmosphère chaque année pour un trajet de 10km chaque jour. Côté portemonnaie aussi l'usage de la bicyclette est avantageux par rapport à l'utilisation de l'automobile.



Se faire respecter sur la route

Côté sécurité, les vélotafeurs insistent sur la vigilance indispensable face aux automobilistes pas toujours très attentifs aux deux-roues qui croisent leur route.

« *Il faut garder à l'esprit qu'on n'a pas de carrosserie* » rappelle un vélotafeur qui conseille de « *se faire respecter sur la route* » et « *d'imposer une certaine présence* », notamment visuelle avec des équipements de sécurité comme un écarteur de danger, un rétroviseur, voire un gilet jaune. Quant au casque, il est unanimement recommandé sur tous les forums et par tous les pratiquants, simple principe de précaution. « *Le risque zéro n'existe pas, comme pour tous les moyens de transport* » résume Farid qui n'a pas eu d'accident à déplorer malgré près de 400 kilomètres parcourus chaque mois.



Une petite vélorution !

Si on met de côté les risques, la pluie et l'effort à fournir, il y a encore un autre frein, plus inconscient, à la pratique du vélotaf. « Le premier frein au vélotaf, c'est réussir à se séparer de sa voiture » expliquait un vélotafeur nantais. « Il y a une véritable addiction à la voiture dans notre société et un grand sentiment de liberté qui va avec : faire ses courses, emmener/ramener ses enfants de l'école, gérer les imprévus... Ce sont des préjugés car on ne pense pas avoir une liberté équivalente en vélo ».

« Il y a une telle pression sociale, publicitaire et même de l'entourage pour utiliser la voiture que ceux qui rejettent ce modèle passent presque pour des marginaux » confirmait un autre vélotafeur. « Quand on a le choix et la chance d'habiter en ville ou à proximité de son lieu de travail, pourquoi ajouter des voitures aux voitures ? C'est une manière d'œuvrer pour une meilleure qualité de vie en ville ».

Nous vous recommandons les sites maghollandbikes.com et velotaf.com très riches et intéressants pour compléter l'information. Le site velotaf.com publie et commente les dix commandements du Vélotafeur :



- GMSL





7. Entretien avec M. Davin, Vice-Président de la CASGBS maire de Croissy sur Seine

Nous avons été reçus par M. Jean-Pierre Davin, Maire de Croissy sur Seine et Vice-Président de la CASGBS en charge de la zone Est. Lors de cet entretien, nous avons échangé sur de nombreux sujets liés à la politique cyclable, les réalisations et les projets en cours.

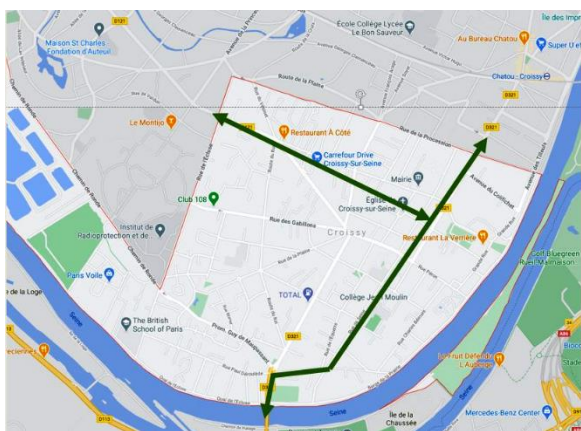
Nous avons ressenti une volonté de faire avancer les choses et un esprit pragmatique, un discours franc, qui ne masque pas les difficultés de terrain, les motivations diverses entre les communes, les lenteurs administratives, les complications à faire converger les parties prenantes sur les gros projets en cours

Quelques informations :

La commune de Croissy souhaite à terme créer 2 axes cyclables :

- Est-Ouest (D121) en empruntant les avenues de Verdun et de Saint-Germain
- Sud-Nord entre le pont de Bougival et vers la gare de Chatou-Croissy, qui desservira le collège, en empruntant l'avenue E. Augier, les rue de Seine et Paul Demange.

Il va falloir prendre en compte les impacts sur le stationnement, la végétalisation, la circulation des différents usagers.



En, ce qui concerne la D186, M. Davin nous fait part des difficultés à avancer rapidement compte tenu de la traversée du site classé du Vésinet et de l'approbation nécessaire des Architecte des Bâtiments de France dont la souplesse et la rapidité ne sont pas leurs qualités premières...

Voir article 6.

En ce qui concerne, le RERV A1, entre la future passerelle « Eole » et Conflans-Sainte-Honorine, , M. Davin nous a relaté que la réunion avec la SNCF, à laquelle il a assisté était laborieuse, compte tenu déjà, que les différents services impliqués dans ce projet de cette vénérable institution ne parlent pas d'une même voie, que leurs conclusions divergent entre elles et ne sont donc pas claires...

LC



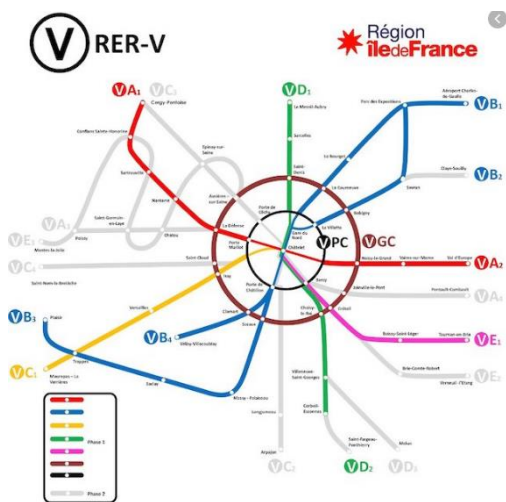
8. Entre les ponts du Pecq et de Chatou, à vélo, mais quand ?

Plan Vélo et RERV

L'axe de la D186, traverse la Boucle de la Seine entre le pont de Chatou et le pont du Pecq. Il supporte des flux importants de circulation et n'est pas du tout sécurisé pour les cyclistes. Il relie les Pistes Cyclables efficaces qui descendent de Saint-Germain aux larges Pistes de la D191 à Rueil. Notre Agglomération CASGBS travaille activement sur la réalisation d'un [Plan Vélo](#).

Le Collectif Vélo Ile de France a présenté un projet de 9 axes cyclables ; le [RER-Vélo](#) niveau 1.

La Région, les Départements ont adopté ce projet. Cinq des Axes ont été choisis en priorité N° 1, mais pas la D186.



L'éphémère CORONAPISTE

Tout démarrait sous les meilleurs auspices. Une CORONAPISTE y avait été réalisée lors du premier confinement afin de faciliter les déplacements vélos, en particulier pour les cyclistes qui se rendent à la Défense et Paris (Vélotafeurs). Une voie de circulation sécurisée était proposée dans chaque sens.

Au Vésinet et à Chatou, elle a été supprimée au bout de 24h. Les maires cédant sous la pression d'automobilistes qui n'ont pas supporté la restriction de leur espace habituel. Il aurait été possible de se rendre de Chambourcy à Vincennes à vélo, via la Défense et Paris.

La mise en place é été sans doute trop brutale, sans concertation, tout comme a été sa suppression.

D186

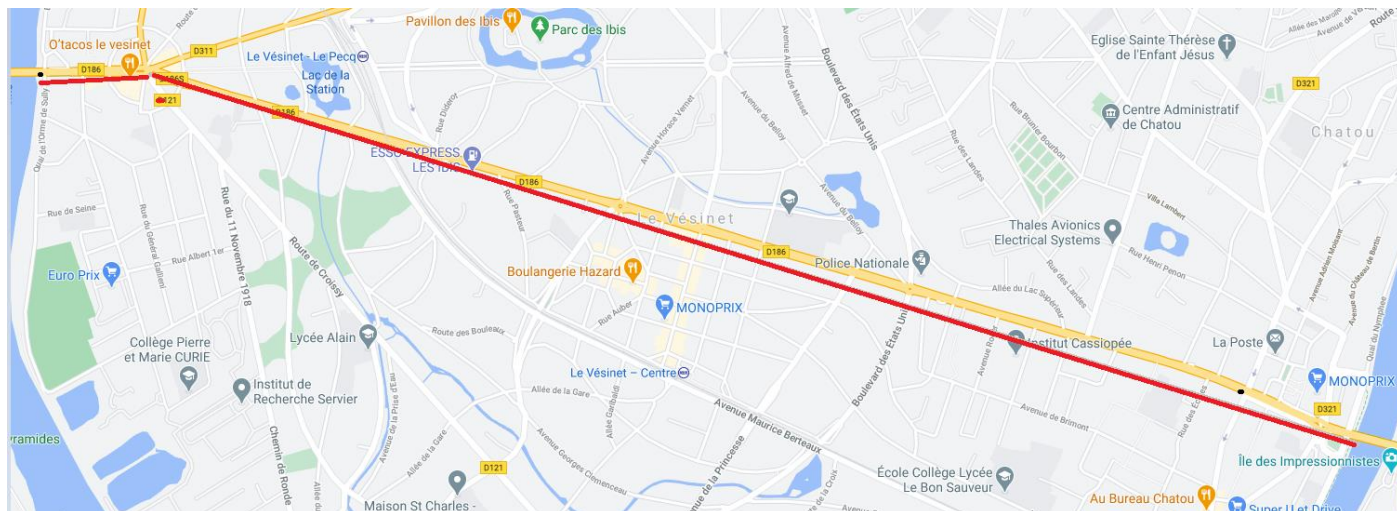
La réhabilitation de la D186 se frotte à un nombre colossal de complications. Toute la perspective entre les deux ponts se trouve sous les regards des Bâtiments de France : Terrasse de Saint-Germain, Ville du Vésinet classée, sites aux abords du Pont de Chatou. Les décisions vont se montrer délicates et longues. Aucun arbre ne pourrait être retiré. Certains stationnements doivent être conservés. Des sections de voirie manquent de largeur, sur le Pont du RER, le secteur Vésinet Rond-point Sapin jusqu'à la Poste, toute l'avenue Foch.

Le Pont du Pecq, le réaménagement de la Place de la République, les Départementales D186, D311 et D121, les Boulevards Carnot et Foch, le Pont de Chatou, chacun de ces maillons attend que des décisions soient prises sur les autres. Du coup, rien ne bouge

Le tragique accident mortel du lycéen qui s'est produit Route de Croissy (D121), sur la commune du Vésinet met en évidence le manque d'aménagement sur cet axe et l'urgence d'agir vite.



En résumé



- L'itinéraire le long de la voie SNCF, via les gares du Vésinet-Centre et de Chatou est une alternative au passage par la D186, mais en étant moins directe et peu accessible par les habitants de Chatou. Il faut donc l'aménager.
- L'aménagement de la D186 reste prioritaire au vue du plan régional, mais sa faisabilité relève sans doute du long terme.

Le Plan de la CASGBS prévoit d'aménager ces 3 axes. Vivement la livraison de travaux, mais quand ?

JPO



9. Pour en finir avec la coupure urbaine du quartier de l'Ermitage au Pecq

Lors de notre rendez-vous, le 1 Mars dernier avec Mme Laurence Bernard, Maire du Pecq et vice-présidente en charge des transports à la CASGBS, nous avons abordé le plan vélo de la CASGBS qui mentionne le réel besoin de relier la partie Sud-Ouest du territoire de la CASGBS aux berges de Seine.

Mme Laurence Bernard nous a indiqué lors de notre rencontre le 11 mars dernier que la coupure urbaine du quartier de l'Ermitage fait l'objet d'un projet à l'étude.

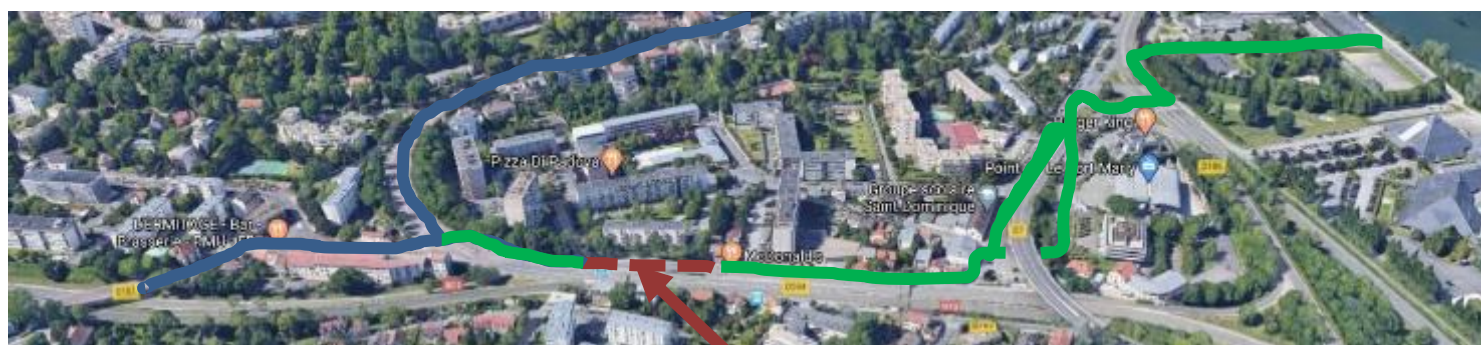
Proposition du Collectif Vélo

Le souterrain actuel pour piétons sous la RN13 est difficile à utiliser pour les vélos : escalier à 45°C, pied à terre et très faible capacité de transit. Ce passage de plus est presque inaccessible aux vélos : côté Grandchamp, passage sur un trottoir non protégé le long de la RN13, traversée de l'arrêt de bus, accès par un nouvel escalier au bas du domaine de Grandchamp. Côté le Pecq-Ermitage, traversée d'une propriété privée (les trois moulins) ou passage sur le trottoir non protégé le long de la RN13.

L'itinéraire proposé (en vert) part de l'angle de la rue de l'Ermitage (D161) et de l'avenue du général Leclerc (D284) pour arriver au chemin de halage.

Il comprend un plan incliné (en pointillés orange) qui permet de créer une continuité cyclable. Avec les sécurités nécessaires (garde-corps, Mur séparatif le long de la RN13 comme sur la D98 à Fourqueux), il s'intègre dans l'espace public disponible.

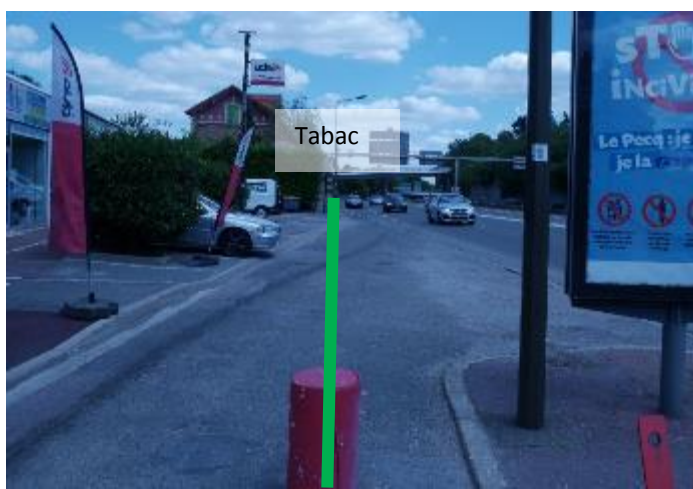
Pour 1 à 2 m de dénivelé, plus de 85 m sont disponibles en surplomb d'un large trottoir actuellement interdit à toute circulation même piétonne. La pente de ce plan incliné est très largement inférieure à 5%, ce qui le rendrait pratique à utiliser.





Depuis la boulangerie, pour rejoindre l'angle de la RN13 et de l'avenue Charles de Gaulle, la contre-allée de la RN13 (entrée d'un petit parking) puis la bande de dégagement de la RN 13 permettent l'implantation d'une piste bidirectionnelle pour relier la boulangerie au tabac.

Il est à noter que la bande de dégagement sert actuellement de parking sauvage aux utilisateurs du tabac, alors même qu'il existe devant celui-ci un vaste parking et qu'elle peut donc bien être réaffectée en piste cyclable.





Avec un coût raisonnable au regard d'autres solutions type passerelle ou souterrain, la proposition permet de résoudre une coupure urbaine ancienne qui prive tout le sud-ouest de la CASGBS de l'accès à la Seine.

Il est à noter qu'il serait également possible en bas du plan incliné de traverser au droit de la boulangerie le parking de la résidence des Trois moulins pour rejoindre la voirie publique existante sans avoir à créer la portion de piste cyclable le long de la RN13. Mais cela suppose de négocier avec cette propriété privée un droit de passage piéton/vélo, raison pour laquelle cette solution n'est pas développée.

LB

10. Plaidoyer vélo pour les élections Départementales et Régionales

Le Collectif Île-de-France initie une campagne afin d'interpeler les divers Candidats qui vont se présenter pour les Élections Départementales et Régionales. Elles devraient se tenir en Juin.

Il s'agit donc de construire un PLAIDOYER : processus stratégique visant à influencer les politiques et les pratiques, en s'appuyant sur une expertise.

Il y aura deux phases, l'une en amont, l'autre post élections. Le but est de recueillir les réponses et les engagements des Candidats, puis d'en évaluer les suivis.

L'idée repose sur le fait que les Associations se mobilisent en proposant une expertise d'usagers et de terrain. Le travail consistera en des rencontres directes systématiques avec les Candidats, les Élus, les Collectivités, pour faire passer nos messages.

<https://velo-iledefrance.fr/>

<https://velo-iledefrance.fr/wp-content/uploads/2020/10/2-Construire-une-posture-de-plaidoyer-efficace-face-a-ses-elus-2.pdf>

Donc, en ce qui nous concerne, nous aurons à en informer les Électeurs, mais aussi, faire remonter tous les éléments du dossier à nos partenaires, Communes, Communauté d'Agglomération, Département, etc.

Il s'agit de la même procédure que les actions Parlons Vélo de la FUB qui avait été montée au Plan National.

Le mot de Laurence Boniface (responsable de l'antenne MDB Marly/Port-Marly/Le Pecq, coordinatrice de la campagne dans les Yvelines pour notre plaidoyer vélo aux élections départementales :

Le directeur du Collectif Vélo Île-de-France m'a sollicitée pour coordonner la campagne départementale dans les Yvelines. Avec les sept antennes MDB et les associations sur les Yvelines nous représentons 95% de la population du département, c'est une force !

Je m'occupe donc d'unifier les propositions. Trois antennes MDB couvrent leur intercommunalité (Coeur d'Yvelines à Vélo, MDB Vallée de Chevreuse, VéloSQY – St-Quentin-en-Yvelines) ; trois associations aussi : Un vélo qui roule, VeloVGP, Arc Rambouillet. Pour Saint Germain Boucles de Seine, nous nous sommes regroupés en collectif local : 4 antennes MDB et Réseau vélo 78 dont je suis membre aussi. Cet engagement partagé est vraiment très enrichissant et très sympa.

Notre priorité majeure est de pousser le département à la réalisation effective d'itinéraires cyclables continus sur des axes intercommunaux, le "RER vélo niveau 2", en cohérence avec les axes structurants retenus par le Collectif pour le RER Vélo dans les Yvelines. Mais le département compte beaucoup sur les intercommunalités et nous devons être très vigilants sur la coordination entre le département et ces intercommunalités. Si certaines d'entre elles sont déjà bien au fait des besoins cyclistes, on aimerait, lors de la campagne, amener les autres au même niveau d'engagement.

Parce que nous constatons un vrai besoin en matière de formation, nous souhaitons aussi obtenir des engagements de la part des candidats en faveur du Savoir rouler à vélo à l'école.

On imagine déjà les matinées sur les marchés où on va beaucoup parler vélo, cette chose magique qui apporte tant de liberté !

LB



11. Accident mortel sur la D121, route de Croissy au Vésinet

Lundi 21 Janvier vers 8H20, un camion de chantier de 38 tonnes en tournant à droite dans une rue non autorisée aux cheminements camions a renversé un lycéen se rendant au Lycée Alain. Le jeune homme de 16 ans est décédé. Ce camion se rendait sur le Chantier de l'Écho Quartier Princesse au Vésinet. Il a abordé le croisement de la route de Croissy et des avenues d'Alsace et de Lorraine. Au même moment, le camion de chantier de 38 tonnes a voulu tourner à droite pour se rendre sur le Chantier de l'Écho Quartier Princesse au Vésinet.

La Route de Croissy, RD 121, fait partie des voies à aménager conformément au plan vélo de la CASGBS, Mais, ils ne sont pas inscrits dans les aménagements cyclables à réaliser en priorité.

Voici donc le troisième accident mortel sur cette voie. Deux piétons ont été tués au cours les deux années passées à hauteur de la Place de la République.

Pétition en ligne

Suite à l'émoi suscité par ce drame, des parents d'élèves ont décidé de se mobiliser. Ils ont lancé une [pétition sur le site Internet change.org](https://www.change.org/p/le-maire-de-lecho-quartier-princesse-ve-sinet) pour interpellier le maire, Bruno Coradetti, et la députée de la circonscription, Yaël Braun-Pivet. Lancée le 15 janvier, cette pétition frôle aujourd'hui les 30 000 signatures.

3 demandes précises

Les parents expriment un certain nombre d'attentes urgentes à leurs yeux. Ils demandent tout d'abord l'interdiction des camions de chantier et poids lourds entre 7h30 et 8h30 et de 16h à 18h route de Croissy, du lundi au vendredi.

Ils réclament un « plan d'accompagnement pour les camions. Certains ces derniers temps se sont retrouvés perdus dans les rues du Vésinet où en bas des ponts. »

Enfin, ils souhaitent qu'une piste provisoire soit mise en place en « attendant un projet définitif rapidement ».

Un Vélo Blanc a été installé sur le lieu de l'accident. Des bougies restent allumées nuits et jours. De nombreux bouquets de fleurs y sont déposés.



Plusieurs membres de Réseau Vélo 78 se sont recueillis sur le lieu de l'accident. Ils y ont déposé une gerbe.

Une réunion de crise a été organisée par le M. le Maire, Bruno Coradetti, après cet accident mortel. Il souhaite une réflexion sur la création de pistes cyclables sécurisées et une nouvelle étude sur « les mesures de sécurité routière aux abords des intersections de routes ».

Que faire ? Une piste bidirectionnelle ? Un sens Unique ? Une révision du Plan de circulation au Vésinet ?

Les associations demandent de se pencher rapidement sur ce dossier afin de réaliser une sécurisation de cet axe avec des aménagements efficaces et une mise en œuvre rapide.

JPO



12. Vélo-école à Bezons. Faire du vélo ? Encore faut-il savoir en faire !

Comment amener des Franciliens à changer de mode de déplacement ? Cette question taraude nos associations en permanence... Or, pour les amener au vélo, encore faut-il qu'ils sachent en faire, ce qui n'est pas une évidence pour tout le monde ! Car comme il existe des personnes qui ne savent pas nager, il en existe plus qu'on ne croit qui n'ont pas eu la chance d'apprendre à faire du vélo étant enfant. C'est particulièrement vrai pour de nombreuses femmes issues de l'immigration (parce que ce n'était pas dans leur culture), ou pour des personnes jamais remontées sur un vélo depuis un lointain apprentissage.

Vélo-école à Argenteuil

L'antenne MDB Bezons-Argenteuil anime depuis 2014 une vélo-école pour adultes à Argenteuil sous la houlette experte de Serge Abbühl, qui a formé depuis plus de 200 néo-cyclistes (qui n'étaient jamais montés sur un vélo) et cyclistes souhaitant parfaire la maîtrise de leur monture dans la jungle urbaine...

L'antenne MDB Bezons-Argenteuil a tellement de succès qu'elle croulait sous les demandes finissant en liste d'attente.

J'étais encadrante assidue dans cette vélo-école (qui accueillait des élèves bien au-delà d'Argenteuil) lorsque j'ai rencontré Karima Mokhles, militante associative hyperactive, qui organisait des sorties familiales à Bezons. Lors de l'une d'entre elles, elle s'était rendu compte que de nombreuses mamans ne savaient pas utiliser un vélo. L'idée de monter un projet de vélo-école à Bezons s'est imposée... Pour l'accompagnement de leurs enfants, mais aussi pour qu'elles puissent s'émanciper, profiter d'une certaine liberté.

Vélo-école à Bezons

Les choses se sont rapidement structurées. Durant l'été 2020, nous avons organisé une opération « Osez le vélo ! » dans la cour de l'école Victor Hugo, qui nous a servi de ballon d'essai. Dans un second temps, MDB s'est rapprochée de la Ville, afin de trouver un local voisin de l'école pour entreposer ses vélos (certains cédés par la vélo-école d'Argenteuil, d'autres acquis dans des bourses aux vélos). L'arrière-salle Gavroche a été aménagée à minima, avec 2 racks et une armoire pour le matériel. Les effectifs étaient complets bien avant le démarrage en octobre !

La Vélo-école était créée !!

Une première session de 10 cours (3 séances par Samedi) a démarré mi-octobre pour s'achever début février, un peu perturbée par le 2^{ème} confinement... Je bénéficiais de mon expérience d'Argenteuil, mais ai approfondi ma formation en suivant un stage FUB de 3 jours de formatrice « Initiateur Mobilité à Vélo ». Nous avons réussi à mobiliser une petite dizaine d'encadrants bénévoles, réguliers ou occasionnels, formés auprès de l'école d'Argenteuil ou sur le tas. Lionel Carrara, Président de Réseau Vélo 78 que je connais depuis une quinzaine d'années, s'est immédiatement investi à nos côtés, ainsi que Jean-Philippe Michel de Houilles.





La méthode

Bien sûr, la méthode d'apprentissage est adaptée aux adultes : elles commencent à se laisser descendre sur un plan légèrement incliné sans mettre les pieds sur les pédales, juste pour chercher l'équilibre. Puis progressivement, elles apprennent à pédaler sur terrain plat, démarrer un pied à terre... pour dans un deuxième temps parfaire leur maîtrise du vélo (démarrage selle haute, freinage, virages, lâcher de main pour indiquer sa direction, utilisation des vitesses et plateaux...). Les plus avancées font ensuite des sorties à l'extérieur, qui les amèneront progressivement à être autonomes pour se déplacer en sécurité en ville, en sachant déjouer les pièges (nombreux !) qui guettent les cyclistes urbains, en connaissant les aménagements cyclables et la réglementation et en connaissant quelques rudiments nécessaires au bon entretien de leur vélo.



Bilan de cette première session

Une bonne vingtaine d'élèves formées (dont plus de la moitié désormais complètement autonomes). Quelques-unes pourront se réinscrire à la prochaine session qui débutera fin mars pour parfaire leur apprentissage, dans le groupe « avancé » cette fois.

Outre la satisfaction de « créer de nouveaux cyclistes », ces cours sont l'occasion de belles rencontres et d'échanges enrichissants. Cela nécessite un fort investissement de la part des bénévoles, mais tellement gratifiant quand on voit les sourires épanouis des élèves qui ne pensaient pas pouvoir dire un jour « je sais faire du vélo !!! » et en redemandant, même sous la pluie ou la neige !...



CC

cath.christin@gmail.com

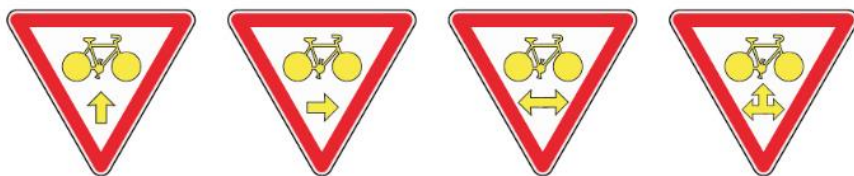
06 12 12 97 09



13. Tourne à droite, tourne à gauche C'est quoi exactement ?

Cette 'autorisation de griller les feux rouges' comme on l'a trop souvent entendu de la part des automobilistes et des usagers de la route qui sont restés sur des schémas de fonctionnement dépassés est en fait un outil très intéressant pour les cyclistes, et indirectement pour les automobilistes.

Ces panneaux sont dénommés M12 par le code de la route :



Historique

Un groupe de travail associant plusieurs villes françaises, piloté par la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), a conçu le tourne-à-droite cycliste français⁵.

En France, ce dispositif est dénommé « autorisation conditionnelle de franchissement pour cycles » dans la réglementation⁶ et, depuis novembre 2012, cédez-le-passage cycliste au feu⁷ par les techniciens.

Pour partager les expériences sur ce nouveau dispositif et observer son utilisation par les collectivités, un « observatoire des Tourne à Droite Vélo au feu rouge » a été mis en place en novembre 2012, renommé ensuite Observatoire National des Cédez le Passage Cycliste au Feu⁸.

Panneaux tourne à droite et/ou tout droit

Une expérimentation de plusieurs années à Strasbourg et Bordeaux, puis à Nantes a abouti à une modification du code de la route autorisant les maires à mettre en place ce dispositif par l'article 18 du décret du 12 novembre 2010 du ministère de l'Environnement et des Transports¹², modifiant l'article R. 415-15 du code de la route.

L'arrêté du 12 janvier 2012 a ensuite défini la « signalisation visant à autoriser un mouvement directionnel pour les cyclistes dans les carrefours à feux »¹³ : ce peut être soit un feu clignotant réservé aux cycles, soit un panneau, plus propice à la généralisation du dispositif.

Intérêt

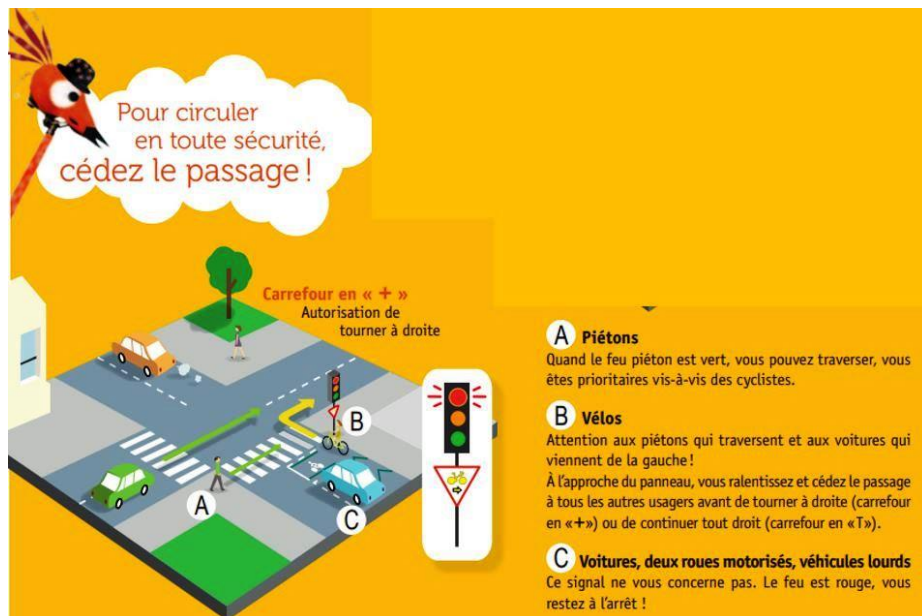
Ces panneaux augmentent la sécurité des cyclistes ; ils permettent au cycliste de réaliser son mouvement de tourne à droite, ou de franchissement du carrefour en poursuivant tout droit, dès que ce carrefour s'est vidé des véhicules motorisés qui étaient en attente au feu vert, et avant que les véhicules stoppés par le feu rouge ne s'avancent sur le carrefour.

IMPORTANT : Ce dispositif dissocie par ailleurs le démarrage des véhicules motorisés tournant à droite (et cause de nombreux accidents, par cisaillement notamment en présence de poids lourds dont le champ de vision est limité par des angles morts importants) de celui des cyclistes.

Il apporte aussi un confort de circulation et un avantage aux mobilités actives en raccourcissant (en temps) encore un peu plus leur parcours en ne les contraignant pas à patienter à un feu rouge si le carrefour est vide de tout véhicule motorisé, ainsi que de piéton.

Ces panneaux autorisent donc les cyclistes à franchir la ligne d'arrêt du feu tricolore pour suivre la direction indiquée par la flèche. **Mais, ils doivent respecter la priorité aux autres usagers, en particulier aux piétons qui bénéficient du feu vert piéton pour traverser la chaussée.**

Certaines communes de notre agglomération l'ont déployé sur leurs territoires comme Bezons et Montesson. A Houilles, c'est prévu pour ce printemps.



le tourne à droite

Rappel du code de la route

Le décret du 12 novembre 2010 modifie le code de la route et offre aux maires la possibilité d'autoriser cette pratique dans le cadre de leur pouvoir de police.

Le franchissement du feu rouge n'est permis qu'aux feux équipés d'un panneau. En l'absence de panneau, le cycliste doit s'arrêter au feu rouge.

Panneau tourne à droite



Ce panneau autorise les cyclistes à franchir le feu rouge pour tourner à droite en cédant le passage. En évitant des arrêts répétés, la circulation du cycliste en ville est facilitée, son trajet devient plus fluide et plus rapide.

Nous demandons à toutes les communes de l'agglomération qu'elles déploient dans le cadre de leurs politiques cyclables ce dispositif. Le coût d'investissement est très faible et le bénéfice pour la sécurité des cyclistes est immédiat.

LC



14. RD311 – Trous en formation – Réparations urgentes attendues

Sur toute sa longueur, la Route Départementale 311 relie le Rond-point du Grand Cerf à Bezons à la Place de la République connue sous le nom de Rond-point du Pecq. Cette route ne comporte de larges bandes cyclables que sur sa section limite entre les communes de Houilles et de Carrières-sur-Seine (voir article RD311 Bandes effacées).

Nous allons nous intéresser aux sections de cette RD 311 qui traversent les Villes de Montesson et du Vésinet. En fin de traversée de Montesson vers le Sud et sur beaucoup de tronçons sur le territoire du Vésinet, certaines sections deviennent de moins en moins cyclables !



Au Sud de Montesson, quand vous roulez à bicyclette dans le tiers de la voie le long du trottoir sur l'Avenue Aristide Briand en direction de la Route du Vésinet à Chatou vous rencontrez une succession d'affaissements du goudron à répétition. La conduite du vélo s'en montre extrêmement désagréable à la limite du supportable. Juste après des grands froids vécus les années passées, le dégel a initié ces affaissements qui s'aggravent malheureusement avec le temps en devenant de plus en plus profonds et de plus en plus nombreux.

Impossible d'échapper à ces revêtements inconfortables voire presque dangereux lorsque de nombreux véhicules vous dépassent.



Dans l'autre sens, juste au niveau de l'intersection avec l'Avenue du Maréchal Delattre de Tassigny, le goudron se dégrade extrêmement rapidement. Il se déstructure sur toute la largeur de la voie et des trous pourraient bien devenir rapidement dangereux.



En venant de Saint-Germain-en-Laye, après avoir traversé la Place de la République, je conseille vivement d'occuper la gauche de la voie de circulation car juste à l'entrée de la Route de Montesson – tout début de la RD 311 – les trous en formation à cet endroit se montrent franchement accentués : ne pas laisser d'autre choix aux automobiles que d'attendre quelques dizaines de mètres derrière vous tout le long de Place du Marché.



Un peu plus loin, nous sommes au carrefour avec les Avenues Hoche et Marceau. Il est protégé par des feux rouges. En traversant ce carrefour et juste après, là où la voie de circulation se rétrécit, la bande roulante s'est beaucoup dégradée. Il faut au moins rouler au milieu, d'abord afin d'empêcher les voitures de vous dépasser à cet endroit rétréci, ensuite afin d'éviter les chaos les plus importants.



Un peu plus loin, entre ce carrefour juste précédemment traversé et le feu rouge où croisent l'Avenue du Belloy et l'Avenue des Courlis, la même bande des uns tiers s'est fendillée avec le temps. Les fentes ont été recollées, rebouchées avec la technique des bandes de goudron que je visualise noires-liquides lors de l'intervention.



Malheureusement, l'ensemble continue de se dégrader, de se morceler et la bande roulante commence à vraiment se montrer insupportable. Ici, il est vraiment préférable de rouler au milieu de la route, mais comment faire lorsque des véhicules dépassent. Alors, impossible d'y échapper.



A quand des pistes cyclables sécurisées ?

Cette RD 311 n'est pas inscrite en Priorité 1 par le Département ni par la CASGBS. De plus, il faudra attendre les livraisons des chantiers de construction à la limite de Houilles et de Carrières. Il faudra attendre aussi les travaux d'agrandissement de la Déchèterie au niveau du Château d'eau aux frontières de Montesson.

La Ville de Carrières-sur-Seine va également initier des constructions et des installations d'artisans entre la déchèterie et l'entrée de ville au niveau du cimetière.

Pauvres de nous, cyclistes !

Au Vésinet, il faudra que les Bâtiments de France d'une part et l'Architecte des Bâtiments de France d'autre part acceptent de donner des avis favorables ! Il n'y aura probablement pas de Pistes Cyclables Sécurisées avant un bon nombre d'années et pourtant l'itinéraire permet à de nombreux cyclistes de rejoindre les Gares chaque jour.

Cet itinéraire se montre primordial pour se rendre à Saint-Germain-en Laye par exemple ou de partir vers Bezons, Argenteuil. Bientôt, ce cheminement se montrera idéal pour rejoindre la Passerelle EOLE et accéder à l'Université de Nanterre, la Défense, Paris. Le Lycée des Pierres Vives se situe sur le tracé de la RD 311 !

Conclusion : Que des Urgences pour une Sécurité privilégiée !

JPO



15. Ça bouge à Maisons-Laffitte !

Après des années d'immobilisme, et sans doute grâce à la mobilisation de nombreux cyclistes mansonniens et mesnilois, le vélo a enfin droit de citer à Maisons-Laffitte ailleurs que dans la rubrique « cyclistes, respectez le code de la route » du magazine municipal. Avec, en quelques mois, des coronapistes, un plan vélo et même une « Faites du vélo » !

Les coronapistes



Au sortir du confinement, nous avons vu apparaître des bandes cyclables (sans zone tampon), chaudiou ou simples pictos (collés aux véhicules en stationnement). Ces aménagements, bien qu'imparfaits, ont le mérite d'exister. Pas certain qu'ils sécurisent vraiment les cyclistes, en particulier là où la conception laisse à désirer, mais ils leur donnent une réelle légitimité sur la voirie.

Le plan vélo

La ville de Maisons-Laffitte a décidé de s'adjoindre les services du bureau INGETEC pour l'assister dans l'élaboration de son plan vélo. Ce bureau d'études, spécialisé en Infrastructures-Mobilité-Environnement, est celui qui a accompagné la CASGBS pour son Plan vélo 2019-2026, ce qui lui donne l'avantage de bien connaître le territoire.

Deux réunions de travail avec les associations locales représentatives des usagers du vélo (MDB Maisons-Mesnil, MLDD-Maisons-Laffitte développement durable, USML cyclo) ont été convoquées par la Maire-Adjointe chargée du dossier, Sandrine Coutard.





La 1^{ère} a eu lieu le 20 novembre. 2h30 de discussions cordiales et constructives pendant lesquelles nous avons affiné et amendé le diagnostic préétabli par INGETEC à partir notamment de documents que nous lui avons préalablement fournis. Plusieurs motifs de satisfaction : non seulement les problématiques de circulation et de stationnement à vélo semblent avoir bien été répertoriées mais nous avons eu l'agréable surprise d'apprendre qu'un volet « service aux usagers » était prévu. Ce qui nous a permis d'évoquer 2 projets qui nous tiennent à cœur : une vélo-école et un atelier d'auto-réparation.

La 2^{ème} réunion s'est tenue le vendredi 18 décembre 2020. Cette réunion de près de 2 heures s'est déroulée dans une ambiance studieuse et conviviale.

les intervenants « extérieurs »

Du plus

- RER Vélo A1 : sur notre territoire la maîtrise d'ouvrage en sera confiée à la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucle de Seine avec un financement à 60% par la Région. Un comité d'itinéraire est en place avec les différents interlocuteurs. Les associations préconisent le passage par le long de l'hippodrome ou sur les avenues Lafontaine et Béranger.
- Berges de Seine : la maîtrise en sera également confiée à la CASGBS au titre des circuits touristiques.
- D308, du Mesnil au pont de la 2^{ème} DB : le plan vélo interdépartemental Yvelines / Hauts de Seine devrait être adopté début 2021. Il nous intéresse tout particulièrement puisqu'un aménagement structurant séparé du trafic automobile devrait y être intégré.

Et du moins

- Véloroute Paris-Londres : les différentes collectivités seraient favorables à l'abandon du passage de la véloroute Paris-Londres par la forêt et l'avenue Albine (au profit du passage par la plaine du SIAAP). C'est méconnaître les usages et les besoins des cyclo-randonneurs et c'est surtout dommage pour Maisons-Laffitte qui ne pourra plus profiter de l'attrait touristique que cet itinéraire apportait.

l'ASP (Association Syndicale du Parc de Maisons-Laffitte)

Du plus

- 30km/h : ce pourrait être la nouvelle limitation de vitesse dans le Parc, ce qui va dans le sens d'un apaisement de la circulation.
- Coronapistes : l'ASP donne son accord pour la pérennisation de celles situées sur son territoire
- RER Vélo : l'ASP donne son accord pour la création du RERV le long de l'hippodrome.

Et du moins

L'ASP s'oppose à la mise en place d'aménagements séparés du trafic automobile et souhaite éviter au maximum le marquage au sol et la signalisation verticale. Difficile dans ces conditions d'imaginer un aménagement sécurisant la circulation des cyclistes, ni même les moyens de faire respecter le 30 km/h.

la Mairie de Maisons-Laffitte

Du plus

- La carte des aménagements reprend les grands axes issus de notre sondage de novembre 2019 : avenue Eglé, rue de la Muette, D157. Et un maillage intéressant du centre-ville et des zones pavillonnaires avec entre autres les rues Masson et du Prieuré, du Mesnil et des Côtes, Saint-Nicolas, d'Achères, du Tir et du Gros Murger, de la République et du Haut des petits bois...



- Les carrefours à sécuriser ont bien été identifiés avec en particulier celui des Portes du Parc, de la gare ou la liaison Parc / collège Cocteau en passant par l'avenue Buffon ainsi que les ronds-points du pont de la 2ème DB, de la place du Maréchal Lannes, de la caserne des Pompiers ...
- Le stationnement : de nouveaux arceaux (adaptés aux cargos) ont été installés près de l'école Montessori et d'autres sont prévus aux Portes du Parc.
- il est envisagé d'installer des consignes sécurisées temporaires à la gare, en attendant l'aménagement du Pôle multimodal par la CASGBS. Celles-ci ont l'avantage de répondre à un besoin immédiat et pourront être déplacées par la suite sur un autre site.
- Les services complémentaires : les projets de vélo-école et d'atelier d'auto-réparation proposés par les associations sont à l'étude. A commencer par la recherche d'un local.

Et du moins

- Les aménagements possibles ou « acceptables » :



Pas de pistes séparées : il nous a été annoncé en préambule que la largeur des voies ne le permettait pas, ce qui est faux. Quelques exemples : avenue du Général Leclerc, le long de l'hippodrome, plusieurs avenues dans le Parc et plusieurs axes en ville et en zone pavillonnaire.

Puis on nous a présenté divers aménagements qui pour la plupart nécessitent peu de travaux de voirie mis à part de la peinture et des panneaux. A côté de chacun se trouvait un « smiley » vert orange ou rouge ... que nous avons fini par comprendre être le niveau d'agrément de M. le Maire :



Vélorue : il s'agit d'une rue dans laquelle les voitures n'ont pas le droit de doubler les cyclistes. Les cyclistes peuvent donc rouler au milieu de la chaussée ou à deux de front.



Plateau surélevé en carrefour : cet aménagement a pour but de modérer les vitesses. Il s'agit d'une surélévation plane avec un accès biseauté. Le degré de ralentissement dépend de la pente d'accès mais cette pente est normée.



Chaucidou : un espace central rétréci à double sens pour les véhicules motorisés et deux voies latérales pour les vélos. Les voitures sont autorisées à mordre sur les bandes cyclables pour se croiser. C'est ce que nous avons, avenue Carnot devant le château



Bande cyclable : il s'agit d'une voie exclusivement réservée aux cycles, matérialisée par une bande de peinture. C'est ce que nous avons avenue du général Leclerc entre autres.



Sas vélo : un sas vélo est un espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à un carrefour à feux tricolores. C'est ce que nous avons au bout de l'avenue de Longueil et à la sortie de l'avenue Eglé.



Cédez le passage cycliste : dispositif matérialisé par le panneau M12, le « cédez-le passage cycliste au feu rouge » permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons. Le maire refuse l'application du code de la route au prétexte que ce dispositif va apprendre aux cyclistes « à passer au rouge » et que le « code de la route s'applique à tous ».



Commentaire : nous sommes bien d'accord ! Le code de la route s'applique à tous, y compris à Maisons-Laffitte. Le cédez le passage cycliste y est présent depuis 2012. Il n'est pas seulement une simplification de la circulation cycliste. Il favorise la sécurité des cyclistes en dissociant le démarrage des voitures et des vélos. Refuser cet aménagement partout en ville, c'est refuser de sécuriser les cyclistes là où cela est possible et rendre largement inopérants les sas vélo.



Et puis il y a eu le grand absent de cette liste : le double-sens cyclable.

Nous n'avons même pas évoqué cet aménagement qui existe pourtant dans le code de la route depuis 2008 ! Est-ce à dire que là encore la sécurisation des cyclistes n'est pas la 1^{ère} des priorités ?



Bilan

Au sortir de cette réunion, nous avons eu le sentiment que le travail d'élaboration du plan vélo s'effectuait à l'envers : au lieu de choisir une solution répondant à un besoin, solution faisant appel à un moyen, la municipalité commence d'abord par dicter les moyens qu'elle est prête à accepter alors même que le cabinet n'a pas commencé son étude. La liste ci-dessus montre bien qu'il ne s'agit pas de choix budgétaires. Alors quoi ? idéologiques ? Nous avons du mal à comprendre.

Ce n'est pas le cabinet que nous blâmons. Celui-ci aurait sans doute préféré travailler sans contrainte de ce type. Éliminer tôt ce qui ne passera pas est une approche qui peut sembler réaliste. Mais nous déplorons que tous les outils qui existent ne soient pas mobilisés. Si la loi a évolué depuis les années 70 c'est pour de bonnes raisons !

Le bureau d'étude devait remettre ses 1^{ères} propositions d'aménagement en janvier. Les associations devaient à nouveau être consultées, ce qui n'a pas été le cas. Nous avons mis beaucoup d'espoir dans ce plan vélo. Qu'en sera-t-il ?

« Faites du Vélo » à Maisons-Laffitte

La Mairie de Maisons-Laffitte s'associe à la campagne « Mai à vélo » en organisant sa 1^{ère} « Faites du vélo », journée de promotion de l'usage du vélo. Ce sera le samedi 8 mai 2021. Les associations d'usagers seront présentes, à commencer par Réseau Vélo 78 et MDB Maisons-Mesnil.

Programme à venir !

MB





16. Le Vélo cargo ou Cargobike : un vélo de transport qui peut changer la vie

Avec +50% de vente par an, le vélo-cargo fait la une de la presse, et l'étonnement des passants. Petit lexique du bestiaire :



Biporteur (ici version courte)



Triporteur (3 roues)



LongTail (vélo allongé)

Ci-dessous mon fier destrier – longueur d'un VTT taille XL -



Vers la brocante,



la gare



l'école



le marché

Par sa polyvalence, le vélo-cargo est à comparer à une seconde voiture, justifiant pleinement son coût de 3000-4500€ avec accessoires.

La Région Ile de France ne s'y est pas trompé : Prime à l'achat - 600€ vs 500€ pour un VAE non-cargo, et 500€ en non-électrique (non-recommandé, car risque de limiter son usage). [infos](#).



La Région Ile de France propose pour le Printemps 2021 des locations de trois nouveaux 'Véligo' à 80€/mois :



Pour les professionnels, le cargo est l'allier des artisans, professionnels de santé, et livreurs:



Les aides et conseils se développent, voir le programme *Ma-cyclo-entreprise* mis en place par des pros.

Signe des temps, les 2 sessions de [Budget Participatif](#), initiées par la Région Ile de France ont vu 22 et 23 projets basés sur le vélo-cargo, dont :

- . *Le Vélolien de Mareil-Marly* (triporteur mutualisé, pour évènementiel)
- . *Ecolo Zone(s) de Green'Houilles* (idem)
- . *Le vélocargo solidaire de Triel Environnement* (collecte de dons, animation)
- . *Triporteurs pour services à la personne, de MDB Maisons-Mesnil*
- . *Accompagnons les entreprises et les salariés ...*, Fourqueux
- . *Tout transporter à vélo, de L'Etang-à-vélo (MDB)* (Prêt aux commerçants / professionnels)





Attention, sa grande taille peut occasionner des difficultés de stationnement, de passage au niveau des barrières anti-scooter, et la Pour les associations, 3 points de vigilance qui peuvent

Mais les avantages et le plaisir de circuler avec un vélo cargo l'emportent largement sur les quelques complications d'usage engendrées par sa taille imposante.



Le stationnement



Les barrières anti-scooter



Les largeurs de pistes

Au plaisir de partager mon expérience lors d'une prochaine balade !

GF

17. Atelier CycloFixe - Parvis de la Défense

Un [atelier de réparation vélos](#) et autres s'est installé au pied de l'Arche de la Défense côté Ouest. Bonne idée surtout super pratique pour les travailleurs sur la Défense.

En plus des services de réparation à la demande, Cyclofix contribue également à l'animation du quartier en organisant des ateliers pédagogiques d'usages de mobilités douces, des formations à l'auto-réparation et des événements autour des nouvelles technologies de mobilités.

Né de l'initiative d'encourager la micromobilité douce, Cyclofix était jusqu'à présent une boîte "zéro pénibilité" avec une plateforme permettant de connecter les usagers aux réparateurs qui se déplaçaient gratuitement. Cette année, Cyclofix s'implante stratégiquement à Paris La Défense, la plus grande aire piétonne d'Europe.





18. Marquage vélo obligatoire depuis le 1er janvier 2021

Afin de lutter contre les vols, le recel ou la revente illicite de bicyclettes, les vélos vendus neufs par des commerçants doivent faire l'objet d'un marquage depuis le 1^{er} janvier 2021.

Cette obligation sera étendue aux vélos d'occasion vendus par des professionnels à partir du 1^{er} juillet 2021.

Leur numéro unique sera inscrit dans une base de données répertoriant les identifiants pour retrouver plus facilement les propriétaires. Un décret paru au *Journal officiel* le 25 novembre 2020 en application de la loi d'orientation des mobilités est précisé par un arrêté publié le 31 décembre 2020.

Le marquage

Le procédé de marquage doit garantir sa permanence et son inaltérabilité. L'identifiant de 10 caractères alphanumériques est mis en place sur le cadre du cycle sauf circonstances particulières et il est lisible sans difficulté sur un cycle en stationnement.



Le numéro d'identification du cycle est inscrit aussi sur la facture. Le commerçant doit également remettre à l'acheteur les informations nécessaires pour que le nouveau propriétaire puisse exercer ses droits d'accès ou de rectification.

Ne sont pas concernés par ce marquage obligatoire :

- les vélos pour enfants (dont les roues sont de diamètre inférieur ou égal à 40,64 cm soit 16 pouces) ;
- les remorques de cycle ;
- les engins de déplacement personnel (trottinettes, gyropodes, hoverboards...).

Leurs propriétaires pourront cependant en faire la demande.

Rappel : Il était déjà possible de faire marquer votre vélo grâce au marquage [Bicycode](#).

Toutes les informations sur le [lien du service public](#).



19. En 1893 mon grand-père a dû payer 6 francs pour avoir le droit de circuler à bicyclette...

En effet le parlement avait voté en avril 1893, malgré les protestations d'un certain nombre de députés, la loi instaurant une taxe annuelle de 10 Fr sur les bicyclettes. La taxe était applicable la même année à partir du mois de juin et a donc été appliquée au prorata de la durée restant à courir.

Un certain nombre de députés avaient déposé un amendement visant à ramener le montant de 10 Fr à 5 Fr.

Les arguments avancés par M. Mercier député de haute Savoie montrent l'importance qu'avait prise la bicyclette en cette fin du 19ème siècle. Extrait :

« Le vélocipède n'est pas pour les ouvriers un objet de luxe, il est l'accessoire de leur profession ; il leur permet de se transporter sur des chantiers situés à de grandes distances, leurs moyens ne leur permettant pas de prendre une voiture ou le chemin de fer, et facilite les déplacements qu'un ménage, même modeste, est obligé de faire. Les machines n'ont pas été achetées chez les fabricants en renom. L'impôt ne satisfait donc pas aux conditions de proportionnalités.

Enfin, pourquoi imposer les vélocipèdes en dehors du droit commun ? Les voitures à deux roues sont imposées à 5 Fr. et les vélocipèdes à 10 Fr.

A la base de l'impôt, se trouve l'usure que les véhicules peuvent causer aux routes. Or, quel dommage causent les bicycles sur les routes, avec leurs roues caoutchoutées? Aucun.

Il est étrange qu'on impose un instrument de travail comme le vélocipède, alors qu'on ne frappe pas les pianos, dont la taxation pourrait compenser le dégrèvement des vélocipèdes.

Le vélocipède est un sport excellent qui développe l'énergie musculaire et morale, qui rentre en quelque sorte dans l'éducation nationale; c'est faire œuvre patriotique de développer ces luttes de la jeunesse, dont l'énergie se trouvera ainsi doublée aux jours de danger, (Très bien! très bien ! sur divers bancs.) »

Le Touring Club de France obtient en 1899 la réduction de la taxe à 5

Fr.

En mai 1899 apparaîtront les plaques métalliques attestant le paiement de la taxe à fixer sur la potence du guidon. Cette plaque sera remplacée en 1943 par un timbre fiscal et la taxe sera définitivement supprimée en 1959.

Le projet de certificat de propriété vélo envisagé par l'actuel gouvernement pour lutter contre le vol a nourri certains fantasmes évoquant une carte grise pour les vélos suivie du retour de la taxe. Ceci a été formellement démenti par la ministre des transports.

PL



20. CASGBS_ site internet de la Communauté d'Agglomération

Nous saluons la qualité du site de la CASGBS concernant les actualités vélo.

Clair et complet, la page dédiée aux Transports-Mobilités actives est particulièrement bien documentée.

Outre, la carte interactive des Coronapistes, elle précise entre autres, les aides disposées par la Région, le Plan Vélo...

[Lien](#)



Transport - Mobilités actives

- [Questionnaire vélo : votre avis compte !](#)
- [La navette électrique de l'Agglo](#)
- [Les aménagements cyclables temporaires ville par ville](#)
- [Le marquage vélo](#)
- [Coup de pouce Vélo](#)
- [Les stations de réparation et de gonflage en libre service](#)
- [Télécharger le Guide sécurité vélo et trottinette](#)
- [Prime à l'achat d'un vélo électrique](#)
- [Télécharger le Plan vélo 2019-2026](#)
- [Véligo Location mode d'emploi](#)
- [Cartographie](#)
- [Les ambitions du Plan vélo 2019-2026](#)
- [Véligo mode d'emploi](#)
- [La Seine à vélo : de Paris à la mer](#)
- [La Semaine de la mobilité](#)
- [GEOVELO, le GPS pour vous guider à vélo !](#)
- [Tram T13 Saint-Cyr-Saint-Germain](#)
- [Chantier de la passerelle cyclable EOLE](#)



21. Informations diverses

ALVEOLE, le coup de pouce vélo_ l'opération se termine le 31 Mars 2021

[ALVEOLE – Coup de pouce vélo](#)

Le Triporteur

<https://www.letriporteur.org/>



Notre réparateur vélo itinérant est de nouveau opérationnel, mais uniquement sur rendez-vous.

Vous trouverez tous les détails sur son site :

Fête du Développement Durable » à Mareil-Marly le 10 avril

Avec un atelier [Solicycle](#) tenu par la CASGBS (marquage et réparation) dans l'après-midi et probablement un stand tenu par Réseau Vélo 78.

Fête du vélo à Maisons-Laffitte avec une Bourse aux vélos le samedi 8 mai

Départ de Chatou pour la dernière étape du Tour de France le 18 juillet [lien](#)

Prochaine sortie à Vélo de Réseau Vélo 78, le dimanche 11 avril

Sous condition que les conditions sanitaires l'autorisent.

22. Adhésions

Nous avons besoin de vous. !

Pour adhérer, 2 possibilités sont proposées :

- par CHÈQUE (de préférence aux espèces)
- directement par CARTE BLEUE

Vous trouverez la procédure sur notre site : [adhésion](#)

N'hésitez pas à transmettre cette lettre d'informations autour de vous, à promouvoir le vélo, à vous faire connaître et à partager avec tout votre entourage sur les associations qui le défendent.

Au plaisir de vous rencontrer,

Lionel Carrara, président
Jean-Pierre Ollivier, secrétaire