



Lettre d'Information N° 06

décembre 2021

Chères lectrices, chers lecteurs,

Nous espérons que vous abordez la fin de l'année 2021 dans de bonnes dispositions.

Malgré le contexte difficile de la crise sanitaire, nous avons repris avec un grand plaisir le rythme de nos sorties à vélo.

En Septembre, nous avons participé à la Convergence qui fédère des milliers de cyclistes de l'Île de France. Festive, colorée, conviviale, cette sortie organisée par l'association MDB est toujours un moment plaisant de rassemblement et de mobilisation.

Le 10 Octobre, accompagnée d'un soleil radieux, notre promenade associative d'automne a rassemblé 80 cyclistes de tous âges.

Une dizaine de points de rendez-vous a ponctué l'itinéraire des trois cortèges qui ont convergé dans un premier temps vers le château de saint Germain en Laye. Le rendez-vous final était l'île de la Dérivation (sans automobiles), située sur la Seine au niveau de Carrières sous Poissy.

Sur notre agglomération, beaucoup de réflexions, beaucoup de projets sont à l'étude que ce soit dans le cadre du déploiement du plan Vélo, dans l'organisation des gares de Houilles-Carrières et de Saint-Germain-en-Laye (pôles de convergence de mobilités), que sur le tracé du RERV A1 entre la passerelle Eole et Conflans Sainte-Honorine.

Cette lettre fait état de points d'actualités, de projets en cours, de propositions de notre part, mais également de sujets plus généraux et humoristiques.

Un petit focus a été fait sur le pont de Chatou, hors de notre agglomération, côté Rueil avec la participation de Rueil à Vélo.

Signe que les temps changent, en plein été, le gouvernement a publié un décret symboliquement fort : la prime à la conversion.

Elle permettra désormais de financer en partie un vélo à assistance électrique en mettant votre ancienne voiture diesel ou essence à la casse.

Prévues dans le projet de la loi « Climat et résilience », ces dispositions sont détaillées dans un décret paru au Journal officiel le 25 juillet 2021.

Bonne lecture,

Le Collectif Vélo Saint Germain Boucles de Seine



## Table des matières

1. Appel mondial pour le vélo dans la lutte pour le climat .....	3
2. Le Baromètre des villes cyclables 2021 .....	4
3. La Convergence Francilienne 2021 .....	6
4. Focus sur des aménagements en projet.....	8
4.1. Passerelle Eole.....	8
4.2. Chemin de halage à Bezons .....	9
4.3. Voie Verte sur les berges du Mesnil-le-Roi.....	10
5. Les ponts de la Boucle.....	11
5.1. Le pont de la 2ème DB.....	11
5.2. Le pont du Pecq.....	12
5.3. Le pont de Bougival .....	13
5.4. Le pont de Chatou .....	14
5.5. Le pont de Bezons .....	17
5.6. La passerelle Eole .....	18
6. Chatou : projets avenue de la République et Cœur d'Europe.....	19
7. Une petite révolution à venir dans les dispositifs anti-scooter.....	24
8. Bezons : la Vélo-école de Bezons .....	25
9. L'Etang-la-Ville : retour d'expérience sur le Plan vélo.....	27
10. Maisons-Laffitte : Plan Vélo à minima .....	29
11. Chambourcy : Projection-débat du documentaire « Why We Cycle » .....	31
12. Le livre « Pourquoi pas le vélo ? » de Stein van Oosteren, en 10 citations.....	32
13. Ça roule au Mesnil le Roi .....	33
14. Balades intergénérationnelles à MaisonsLaffitte et au Mesnil le Roi .....	35
15. Cyclabilité des coteaux de la Seine : trois obstacles à surmonter .....	36
16. Balisage du RERV A1 entre Sartrouville et le pont de Bezons.....	42
17. Connaissez-vous BRUITPARIF ?.....	43
18. Lancement de la collection Badawin par Zhira.....	44
19. Pourquoi « la petite reine » ?.....	44
20. M'as-tu vu ? .....	45
21. Quand on se conte fleurette, à bicyclette... ..	47
22. Séquence rétro : la bicyclette et les hémorroïdes.....	48
23. Séquence rétro : Le code de la route enseigné aux enfants en 1959 .....	49
24. Adhésions.....	50



## 1. Appel mondial pour le vélo dans la lutte pour le climat

A l'occasion de la COP 26 qui s'est tenue à Glasgow, la Fédération Européenne des Cyclistes a pris l'initiative d'une [lettre ouverte de la communauté](#) mondiale vélo aux gouvernements de la COP26 pour qu'ils augmentent le nombre de cyclistes, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et atteindre les objectifs mondiaux contre le réchauffement climatique. CycloTransEurope l'a signé des deux mains !

*« Le monde a besoin de beaucoup plus de vélos si nous voulons lutter contre le changement climatique. Sans une action plus rapide et plus déterminée des gouvernements du monde entier pour réduire les émissions de carbone des transports, nous condamnerons les générations présentes et futures à un monde plus hostile et beaucoup moins habitable ».*

Au 9 novembre 2021, plus de 250 organisations cyclistes du monde entier l'ont signé, dont [CycloTransEurope](#).

Les transports représentent 24% des émissions des gaz à effet de serre, ce sont les transports routiers qui en sont majoritairement responsables. La croissance du transport aérien s'ajoute de plus en plus à ces menaces pour le climat.

Comme le reconnaît le GIEC – Groupe d'experts intergouvernemental sur le climat – *« Le vélo ne produit aucune émission et le cyclisme a des impacts socio-économiques positifs de grande envergure en plus d'une réduction de la pollution »*. En synergie avec la marche et les transports publics, ces différents modes peuvent faire système et entraîner une réduction de l'usage des transports polluants.

Les gouvernements doivent s'engager à augmenter la pratique du vélo sous toutes ses formes (quotidien, touristique, sportif) en reconnaissant le vélo comme une solution climatique, financer des stratégies nationales en concentrant les investissements dans des infrastructures sûres et de qualité.

*« Il n'y a aucun moyen concevable pour les gouvernements de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> assez rapidement pour éviter le pire de la crise climatique sans augmenter la part du vélo. Il est l'une des meilleures solutions dont nous disposons déjà pour garantir que notre planète soit habitable pour toutes les générations à venir. »*

<https://eurovelo3.fr/appe- mondial-pour-le-velo-dans-la-lutte-pour-le-climat/>

CyclotransEurope



## 2. Le Baromètre des villes cyclables 2021



Après 2017 et 2019, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) organise le baromètre des villes cyclables 2021. Il s'agit d'une grande enquête participative sur la qualité de circulation à vélo dans les villes.

Cette enquête s'adresse à tous les cyclistes de France, ou celles et ceux qui rêvent de le devenir.

Tout un chacun est amené à se prononcer sur les facilités de circuler en sécurité, de rejoindre les différents points d'intérêt, de se garer, d'utiliser les transports en commun avec son vélo dans les villes de son choix.

L'enquête offre la possibilité de répondre pour plusieurs villes. On peut ainsi donner son avis sur la ville où on habite, mais aussi sur les villes qu'on traverse pour aller travailler, ou sur celle où on passe ses vacances.

Le baromètre concerne toutes les communes de France ce qui en fait l'une des plus grandes enquêtes vélo dans le monde.



### LES CHIFFRES CLES

113000 participants en 2017

185000 participants en 2019 sur 5400 communes

248000 participants en 2021 sur 7790 communes au 16 novembre

Les résultats du Baromètre des villes cyclables fournissent aux collectivités et aux responsables politiques un retour d'information concret sur l'accueil de leur politique vélo par les usagers et des indications utiles pour les accompagner dans la prise de décision.

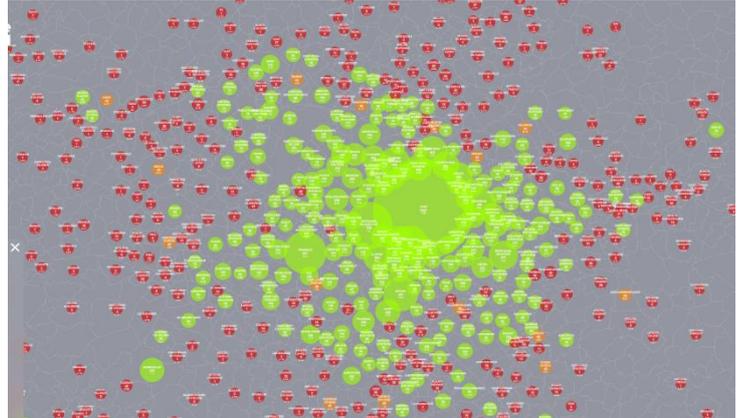
Les résultats sont analysés dès lors qu'ils ont une pertinence statistique : seules les villes recueillant plus de 50 avis (figurées en vert sur la carte) sont qualifiées pour l'analyse. L'enquête de 2021 s'est fixé pour objectif de faire augmenter significativement le nombre de villes qualifiées.

Outre les appréciations sur la qualité d'usage du vélo en ville, les résultats peuvent faire ressortir les points noirs de l'infrastructure. La carte qui en résulte est ainsi précieuse pour mettre des priorités sur les rues à améliorer.



Ainsi, en prenant l'exemple de Houilles, nous nous sommes servis des résultats du baromètre vélo de 2019 dans nos échanges avec la mairie, les résultats étant estimés par tous comme un constat crédible à partir duquel travailler sur des améliorations cyclables pour la ville.

Les résultats du baromètre sont comparables d'une enquête à l'autre, ce qui en fait aussi un outil pour mesurer l'évolution des conditions d'usage du vélo et l'évolution de l'intérêt pour une politique cyclable au fil des années.



*En vert les villes qualifiées en région parisienne au 23 novembre 2021*

L'innovation du cru 2021 a été la possibilité d'ajouter jusqu'à 3 questions spécifiques à la commune. Cela a été l'occasion de soumettre à avis des questions générales telles que l'opportunité de réduire la circulation à 30 km/h en ville, ou les limitations de circulation devant les écoles, ou des questions plus spécifiques concernant l'aménagement de tel ou tel axe. On espère ainsi des orientations utiles pour le traitement de ces points chauds.

En région Ile de France, l'enquête a été coordonnée par le Collectif Vélo Ile de France.

Chaque association a mené ses actions pour diffuser et faire répondre le plus largement à l'enquête.



*Agrafage en gare*

Tous les moyens sont utilisés : tractage direct auprès des cyclistes, agrafage sur les zones de stationnement auprès des gares, diffusion sur les réseaux sociaux, affichage.

Grâce à la bonne mobilisation du Collectif Vélo de la Boucle de Seine, notre agglomération sera largement représentée dans les analyses : au 26 Novembre, toutes les communes sont déjà qualifiées, sauf Aigremont.

Beaucoup d'entre elles égalent et dépassent leur taux de réponse de 2019, dont certaines qui ont fait des bonds considérables !

[lien](#) pour visualiser les résultats.

JPM

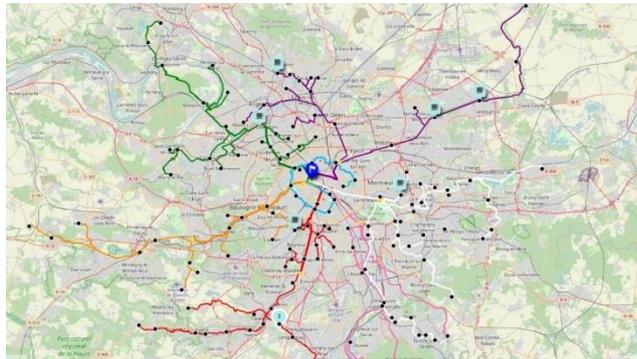


## 3. La Convergence Francilienne 2021

Rien de mieux qu'une belle journée ensoleillée afin de participer à cet événement impressionnant qu'est la Convergence Francilienne organisée par l'Association Mieux se Déplacer à Bicyclette – MDB.

Ce 19 Septembre 2021, c'était la 13<sup>ème</sup> édition. Je n'ai pas réussi à trouver le nombre des participants pour cette année mais nous étions nombreux, très nombreux. L'Édition précédente avait réuni 5000 Personnes.

Cette année, le calendrier avait programmé au même jour "LA JOURNÉE SANS VOITURE". Très bonne idée ! Quelle chance, les véhicules automobiles se réduisaient aux Taxis, VTC, Véhicules de Service ...



Plusieurs cortèges démarrant de différents azimuts avaient pour objectif de converger et de rejoindre les Pelouse des Invalides où un Pique-nique géant s'est déroulé. Les Cyclistes de chaque branche étaient encouragés à s'habiller avec un code de couleur. Nous, c'était le vert.

Pour se faire, je me suis rendu à la Mairie de Houilles où Réseau Vélo 78 et Monsieur Haudrechy, Maire-adjoint nous ont reçus et offert une collation. D'autres cortèges verts nous y ont rejoints.



Nous avons commencé à cheminer vers Paris et au fil des kilomètres et des lieux de rassemblement nous avons fini par constituer un beau peloton. Ici, en dessous arrêt à Colombes.



Tout un ensemble de Gilets Bleus assurent la Sécurité sur tous les carrefours et croisements. Jusqu'à Paris, la Police Municipale de chaque ville traversée donne un gros coup de main. Dommage, plus personne sur Paris que les gilets bleus !

Dans Paris où les cortèges de couleur se réunissent, la foule à vélo commence à devenir grandissante.

Nous avons dû stationner Rue de Rivoli afin d'attendre les consignes de la Préfecture. J'ai trouvé le symbole intéressant.



Ce fut la Concorde, mais nous n'avons pas pu profiter du Village Vélo organisé pour une autre animation.



Et nous nous sommes rapprochés des pelouses des Invalides.

Voilà une manifestation qui laisse imaginer une façon alternative de se déplacer.

La bicyclette correspond à un mode de déplacement à échelle humaine. Elle invite aux développements des infrastructures cyclables continues, réfléchies et sécurisées. Il a fallu une crise dans certains pays en plus d'accidents d'enfants médiatisés pour que la bascule puisse s'opérer.

Cette Convergence Francilienne ne pouvait pas passer inaperçue dans les rues. Mais que s'est-il passé ? Aucune image ou reportage n'a été retransmis sur les médias radios et télévisés ! En tout cas, pas ouvertement et pas pour montrer le symbole ! Si pourtant ! Ils ont parlé de la journée sans voiture avec de rares images de piétons ou d'une bicyclette familiale accompagnée de deux enfants !

[Vidéo de la convergence](#)

JPO



## 4. Focus sur des aménagements en projet

### 4.1. Passerelle Eole

Ce futur aménagement procure beaucoup d'impatience auprès des cyclistes locaux qui se rendent au quotidien à Nanterre, La Défense ou Paris.

La date n'est pas fixée, mais nous espérons pouvoir enjamber le Seine à vélo, en 2022.

L'itinéraire pour se rendre à La Défense ne sera pas encore optimisé car des projets et des travaux sont en cours côté Nanterre. Ils seront finalisés dans les années à venir. Par contre, l'accès au chemin de halage sera naturel et sans accroc.

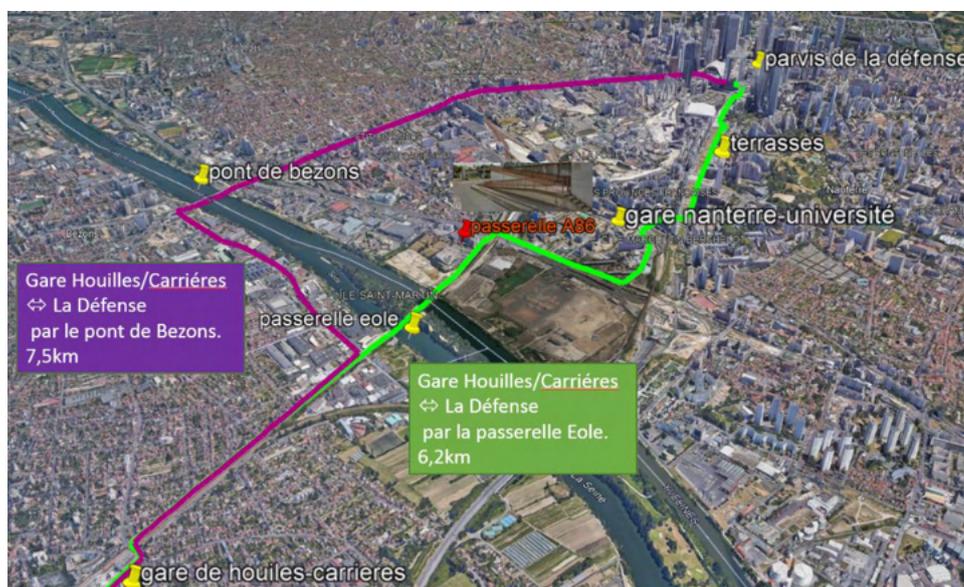
Il faudra donc, en attendant, enjamber l'A86, longer l'A86, prendre l'avenue Anatole France, passer devant la gare Nanterre Université, emprunter le bd des Provinces Françaises avant d'atteindre le parvis de la défense via les Terrasses de Nanterre. [Itinéraire côté Nanterre](#)

Ce trajet sera empruntable dans un premier temps. Il sera sécuritaire car il est pratiquement sans mixité avec le trafic automobile. Néanmoins, Il faudra emprunter la passerelle qui enjambe l'A86. De conception ancienne, elle comprend un pan incliné à chaque accès, avec des ruptures de pente. Ensuite, il faudra utiliser deux passages piétons pour traverser deux voies à forte circulation.



Le gain sera environ de 1.3km par rapport à l'itinéraire actuel, ce qui n'est pas très important, mais rappelons que les conditions de circulation seront beaucoup plus sécuritaires dans un environnement globalement plus apaisé.

Ci-dessous une vue aérienne des 2 itinéraires





## 4.2. Chemin de halage à Bezons

Le chemin de halage entre la limite de commune de Carrières/Bezons et le pont de Bezons existe depuis plusieurs dizaines d'années, et donc bien avant l'aménagement des berges dans la Boucle de Montesson.

Depuis, la situation a évolué avec la création d'un aménagement quasi continu des berges de Seine, entre Sartrouville et Carrières sur Seine, ce dont nous nous réjouissons.

A ce jour, le chemin est en mauvais état. Nids de poules, mares d'eau quand il pleut, ornières (dues aux véhicules), et sol non homogène le rendent parfois très inconfortable voire pénible.

Il faut donc aménager de façon satisfaisante sur environ 1.9km cette continuité cyclable et piétonne, qui doit répondre à de nombreuses exigences.

### Pour le Collectif Vélo SGBS, il faut :

- une liaison avec le pont de Bezons de part et d'autre, en évitant le retour sur la voirie qui présente un danger.
- une liaison directe à la passerelle Eole au niveau de la rue de la Pâture et de la rue CF Daubigny (en jaune)
- conserver l'aspect actuel, préserver ce corridor écologique
- stabiliser les berges dégradées en utilisant des solutions naturelles
- créer des stationnements pour les automobiles des habitants des péniches en dehors du chemin.
- limiter au maximum la circulation des automobiles sur le chemin de halage
- apaiser la cohabitation vélos avec les joggeurs et promeneurs en différenciant les cheminements, si possible
- créer un revêtement compatible avec des crues
- s'interroger sur la nécessité d'un éclairage et en ce cas le prévoir à minima, si possible intelligent, se déclenchant au passage des personnes

Pour que ce projet exigeant avance au mieux, une concertation est nécessaire entre la Ville de Bezons, l'agglomération, les habitants des péniches, les cyclistes et les associations pour la protection de l'environnement.





« Nautilus », une association d'habitants des péniches a fait une proposition à la commune, de stationnement automobile en bout de chemin de halage, avec l'avantage de ne pas gêner la circulation :



### 4.3. Voie Verte sur les berges du Mesnil-le-Roi

Le projet de voie verte sur les berges de Seine du Mesnil-le-Roi va bientôt se concrétiser. Les 4km de berges actuellement non praticables pour les piétons et les cyclistes sont à la jonction entre les aménagements du Parc Corbières au Pecq et de Maisons-Laffitte.

Elles sont impraticables parce que les activités agricoles obstruent et défigurent le chemin de halage.

La commune a aménagé une prairie au nord. Plusieurs parcelles en bords de Seine ont été aménagées en jardins familiaux. Par conséquent les berges sont d'ores et déjà un lieu de loisirs facilement fréquenté durant la période printanière et estivale. La voie verte confirmera cette vocation.

Dans son Plan Vélo, la Communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine (CASGBS) s'est donné l'objectif de réaliser la continuité des infrastructures cyclables de part et d'autre de la Seine afin d'offrir aux habitants, aux salariés et aux touristes des conditions de déplacement sécurisées, sans interruption et optimales vers les grands pôles de centralité du territoire intercommunal.

Ces aménagements cyclables au Mesnil-le-Roi représentent la réalisation d'un grand chaînon manquant sur les berges. Le périmètre concerné recouvre majoritairement des terres agricoles exploitées.





## 5. Les ponts de la Boucle

Le territoire de la boucle dite de Montesson a une configuration géographique originale grandement délimité par un méandre de la Seine. Pour traverser cette Boucle entre Maisons-Laffitte et Bezons ou entre Le Pecq et Rueil, pour y entrer ou en sortir à vélo comme en voiture, il faut donc souvent traverser la Seine.

Cinq ponts permettent le franchissement de la Seine.

### 5.1. Le pont de la 2ème DB



*Extrait du plan vélo de la CASGBS :*

#### Pont de la 2<sup>e</sup> DB Maisons-Laffitte/Sartrouville

##### État actuel :

Des bandes cyclables bilatérales sont aménagées sur le pont de la 2<sup>e</sup> DB. Les berges de Seine sont aménagées côté Sartrouville mais l'accès aux berges depuis le pont ou inversement l'accès au pont depuis les berges se fait par un escalier. L'amélioration de l'accès au pont est donc essentielle. De plus, les berges de Sartrouville et le pont de la 2<sup>e</sup> DB se trouvent sur le parcours de la Véloroute Voies Vertes Paris-Londres et du futur tracé de la Voie Verte La Seine à Vélo.



##### Projet :

La Communauté d'agglomération envisage la création d'une rampe cyclable en amont ou en aval du pont, côté Sartrouville ainsi qu'un encorbellement sur le pont.



©Strates-OA - Doc. non contractuels

*Avis du Collectif Vélo SGBS :* Actuellement, le pont est en travaux pour de nombreux mois encore. Trois ans de travaux au total. Pendant cette période, les bandes cyclables sont supprimées. A noter que la vitesse y est limitée à 30 km/h. Mais ceci n'empêche pas les cyclistes de se sentir sous la pression des automobilistes qui ne peuvent plus les dépasser.

Il est dommageable que le projet décrit ci-dessus ne soit pas réalisé en même temps que les travaux en cours. Nous sommes peu optimistes quant à la réalisation du projet.

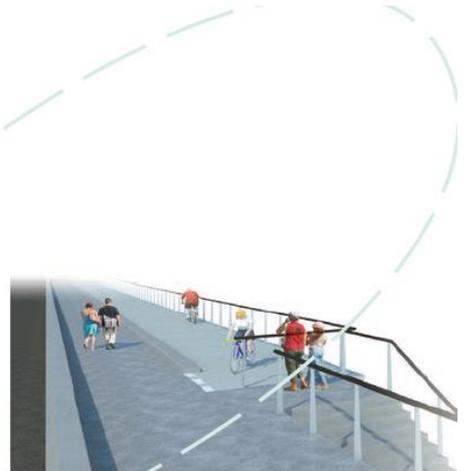


## 5.2. Le pont du Pecq



Extrait du plan vélo de la CASGBS :

©Sirates-0A - Documents non contractuels



### Pont du Pecq

#### État actuel :

Actuellement, ce pont ne bénéficie pas d'aménagement cyclable distinct. Le trottoir nord du pont est partagé avec une priorité aux piétons.



#### Projet :

Le projet consiste à créer un encorbellement ou une passerelle sur le pont existant pour permettre l'aménagement d'un cheminement cycles dédié. Les accès au pont seront également aménagés.

**Avis du Collectif Vélo SGBS :** Ce pont est le plus problématique et le plus dangereux. Les accès sont conflictuels côté Saint-Germain et davantage encore côté Vésinet. C'est un goulet d'étranglement.

Heureusement, ses 2 trottoirs sont cyclables, ce qui sécurise quelque peu sa traversée : l'extrémité côté Vésinet nécessite tout de même un bel exercice de conduite.

La meilleure solution, compte tenu des contraintes esthétiques et environnementales liées à la perspective avec le domaine du Château de Saint-Germain, est sans doute la création d'un encorbellement de part et d'autre du pont, avec le traitement des accès de part et d'autre.

Il est urgent de lancer une étude sur ce point !



## 5.3. Le pont de Bougival



*Extrait du plan vélo de la CASGBS :*

### Pont de Bougival

#### État actuel :

Le pont de Bougival n'est pas aménagé pour les cycles. L'ouvrage permet à la fois de franchir un bras de la Seine, l'île de la Chaussée et la Seine.

#### Projet :

La CASGBS propose de créer un encorbellement côté est, d'aménager les raccordements aux berges et à l'île et de créer une rampe légère dédiée aux cyclistes côté RD113.



*Avis du Collectif Vélo SGBS :* Ce pont ne présente pas d'aménagements cyclables. De nombreux cyclistes, notamment des collégiens utilisent le trottoir côté Est pour le traverser. L'accès côté Bougival est conflictuel ; une bande cyclable longeant les voitures en stationnement met les cyclistes à la merci d'une portière qui s'ouvre.

Il faut à minima augmenter la sécurité sur le côté Bougival.



## 5.4. Le pont de Chatou



*Extrait du plan vélo de la CASGBS :*

### Pont de Chatou

#### État actuel :

Le pont de Chatou ne permet pas le franchissement de la Seine et l'accès à l'île des Impressionnistes de façon sécurisée. En effet, sur le pont, le trottoir est mutualisé avec celui des piétons et les rampes d'accès à l'île ne sont pas aménagées.



#### Projet :

Le projet consiste à élargir le trottoir sud pour y aménager une piste cyclable sécurisée. Cette solution sera également retenue pour aménager les rampes d'accès à l'île.



©Strates-DA - Doc. non contractuels

*Avis du Collectif Vélo SGBS et de Rueil à Vélo :* Ce pont est à cheval entre les départements des Yvelines et des Hauts de Seine.

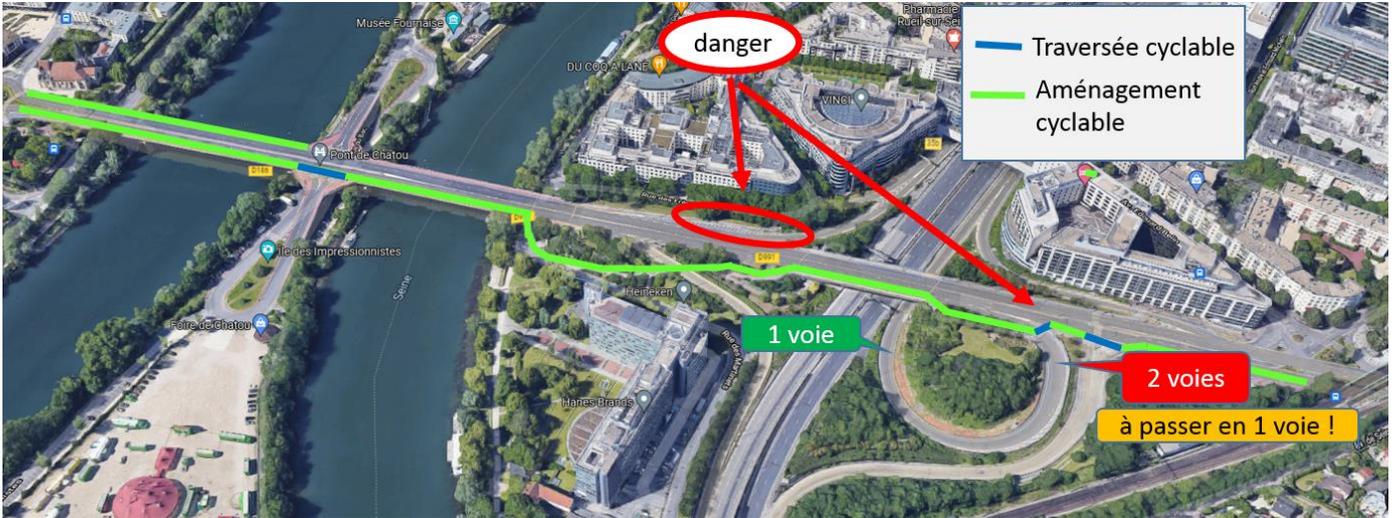
Il serait évidemment intéressant d'avoir une piste cyclable dédiée sur le trottoir sud partagé, afin de limiter les conflits avec les piétons.

Le souci majeur reste l'accessibilité au pont.

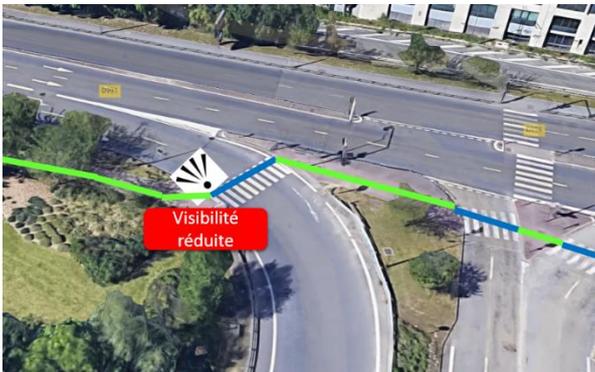
Côté Chatou, nous espérons que les projets d'aménagement de la D198 à Chatou, av. du Maréchal Foch, permettront de sécuriser et de fluidifier l'accès de ce côté.



Côté Rueil, la situation est plus complexe.



Côté sud du pont : le passage de la bretelle d'accès de Chatou vers l'A86 nord de deux voies à une seule voie automobile serait bénéfique ; en effet avec les 2 voies actuelles, les automobilistes arrivent très vite et certains peinent à respecter le feu tricolore au niveau de la traversée piétons et cyclistes.



De plus, en arrivant de Chatou, il y a trop peu de visibilité pour que les cyclistes puissent traverser en toute sécurité.

Côté nord du pont : le trafic, la pente et le croisement avec la bretelle de sortie de l'A86 rendent dangereux la circulation des cyclistes non aguerris. Nous conseillons d'éviter la chaussée, et de traverser au niveau de la gare RER afin de récupérer les aménagements existants côté trottoir sud.





A terme, pour avoir une continuité cyclable, il faudrait

\_rendre cyclable le passage souterrain piéton existant sous la bretelle de sortie de l'A86 nord, actuellement accessible par des escaliers.

\_créer un aménagement cyclable sur le trottoir nord.



En avril 2021, le compteur installé affichait une fréquentation d'environ 10 000 vélos par semaine.

L'axe Défense-Saint –Germain constituera à terme une portion du RERV A2 incluant les ponts du Pecq et de Chatou. Nous attendons avec impatience une sécurisation et une cyclabilité efficace au niveau des continuités cyclables. Sans aucun doute, cette portion sur l'itinéraire du RERV A2 montre déjà une vocation d'autoroute Vélo. Le pont de Chatou en est l'une des clés.



## 5.5. Le pont de Bezons



Depuis sa refonte en 2012, le pont de Bezons est traversé par le tramway ligne T2. Il bénéficie d'une piste cyclable de chaque côté complètement dissociée de la chaussée centrale.

**Avis du Collectif Vélo SGBS :** De conception moderne, il répond aux besoins des cyclistes en permettant de traverser la Seine en sécurité. La continuité côté Colombes n'est pas très fluide, compte tenu du carrefour complexe important et du passage devant le garage Total.

Côté Bezons, nous demandons une rampe d'accès vers le chemin de halage de part et d'autre du pont, afin de fluidifier et de sécuriser cette liaison. Celle-ci avec la réfection du chemin de halage et l'ouverture de la passerelle Eole, deviendra très utilisée.

Nous espérons également qu'à terme le projet de liaison cyclable vers Argenteuil le long de la Seine aboutira.



## 5.6. La passerelle Eole

Extrait du plan vélo de la CASGBS :



### Passerelle EOLE

Dans le cadre du projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest, la Communauté d'agglomération a porté la réalisation d'une liaison douce entre Nanterre et Bezons au moyen d'une passerelle en encorbellement au nouveau pont ferroviaire d'EOLE. Cette passerelle permettra de relier le territoire en circulation douce aux pôles d'emplois et universitaires de La Défense et Nanterre. Par exemple, elle permettra de relier la gare de Houilles-Carières-sur-Seine à La Défense en 15 minutes à vélo.

Attendue, espérée, la passerelle sera utilisable certainement mi 2022. Cette liaison cyclable vers Nanterre, La Défense puis Paris constituera un maillon du futur RERV A1.

Les accès avec le chemin de halage, la gare de Houilles et la gare de Sartrouville devraient être rapides, sûrs et efficaces. Mais ils ne seront pas complètement opérationnels avant quelques années. Les contraintes techniques sont nombreuses, les traversées de la D311 et de la gare de Houilles-Carières complexes.

**Avis du Collectif Vélo SGBS :** Nous sommes impatients de traverser la passerelle Eole à Vélo. Cela représentera une avancée majeure en termes de mobilité cyclable entre notre territoire et Paris via la Défense.

Néanmoins, nous avons une inquiétude quant à la liaison de 150m entre la sortie de la passerelle (rue C.F. Daubigny) et le chemin de halage. Si elle n'est pas réalisée d'ici l'inauguration, des dizaines de cyclistes vont donc se trouver sur la chaussée (rue Salvador Allende et route de Bezons) avec le flot des autos et des nombreux camions, notamment aux heures de pointe.

Les risques de conflit apparaîtront vite évidents.



## 6. Chatou : projets avenue de la République et Cœur d'Europe

Réseau vélo 78 avait participé à toutes les Réunions de Quartier qui permettront la réhabilitation complète du Boulevard de la République. Il est acquis qu'une Piste Cyclable bidirectionnelle sera implantée côté Est le long du Boulevard comme l'indiquent le scénario retenu fin 2019.

Tout d'abord, le Dossier consultable sur le Site de la Ville :

**LE SCENARIO PROPOSÉ A L'ISSUE DE L'ATELIER**

**LE SCÉNARIO DES 2 RIVES AVEC UNE PISTE BIDIRECTIONNELLE CÔTÉ EST**

PDF du 2 décembre 2019 : [lien](#)

En attendant, il faut que tous les projets immobiliers Boulevard de la République se réalisent et principalement le grand Projet Immobilier République. Les travaux de réhabilitation sur voirie pourront alors débuter.

Dans un second temps et dans l'urgence, la Ville de Chatou a dû mener des travaux de voirie importants Avenue Claude Monet. Dans l'esprit de la Réhabilitation République, la Ville n'a pas hésité à installer sans attendre une Piste Vélo Bidirectionnelle côté Est.



Afin de pouvoir relier l'Avenue Foch à l'ensemble du Quartier Europe, des réunions de quartier bien diligentées ont donné le coup d'envoi des travaux de ce Chantier d'aménagement Cœur d'Europe.

Nous regrettons de ne pas avoir été invités lors de ces différentes réunions. Toutefois et sans aucun doute, les réflexions ont repris l'esprit du Projet République enrichi d'aménagements technologiques et pro-vélo intéressants. Actuellement, sur place, le chantier avance avec efficacité :

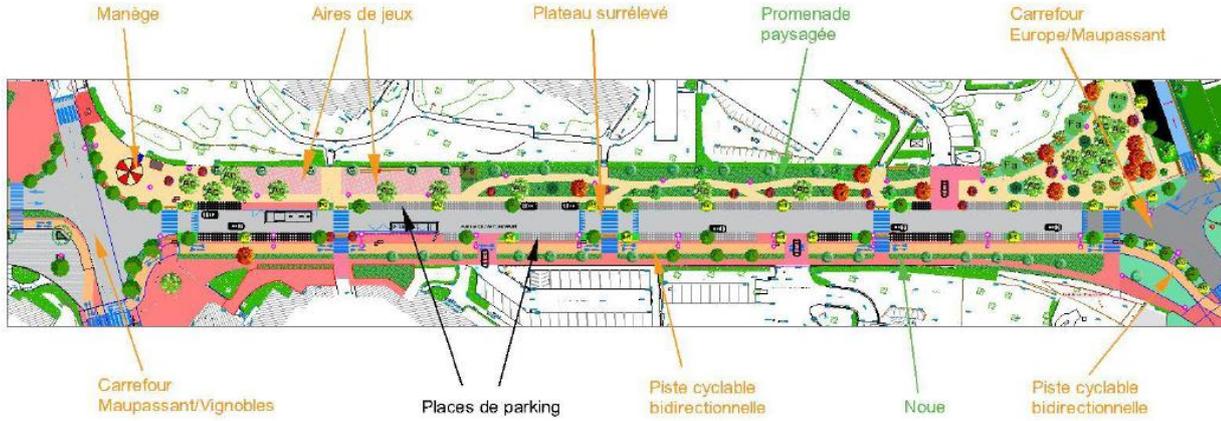
[Lien](#) Sur le Site de la Ville :

[Lien](#) avec le PDF expliquant l'ensemble du Projet :

[Lien](#) avec Une Vidéo à ne pas manquer de visionner :



## AVENUE GUY DE MAUPASSANT NORD



Avenue Guy de Maupassant





## AVENUE DE L'EUROPE OUEST



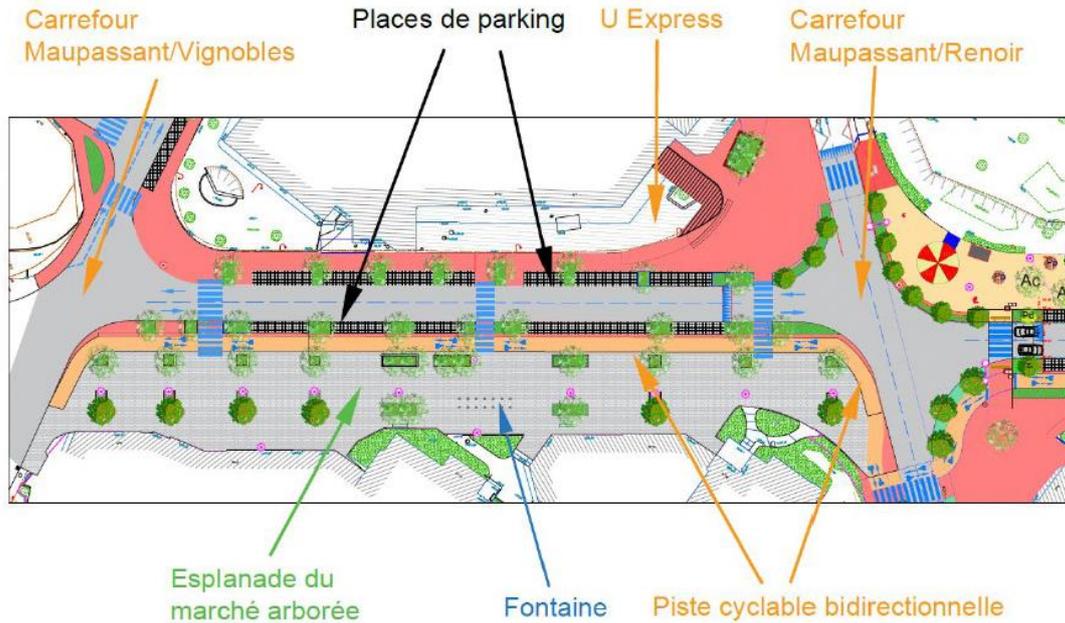
Avenue de l'Europe



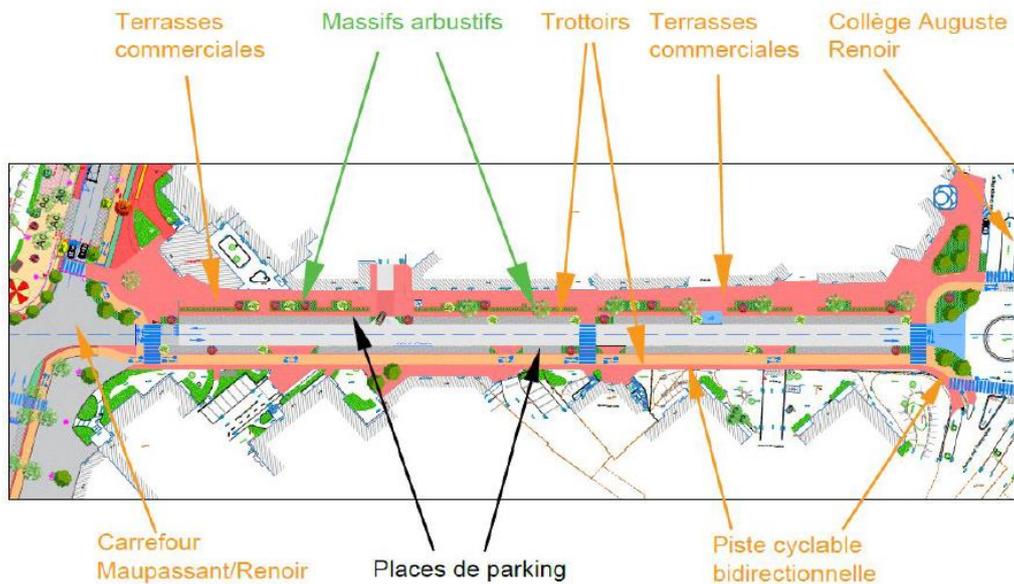
Bientôt le Chantier de réhabilitation débutera au Sud de l'Avenue Guy de Maupassant, et Rue Auguste Renoir, et sur une partie de la Rue des Vignobles.



## AVENUE GUY DE MAUPASSANT SUD

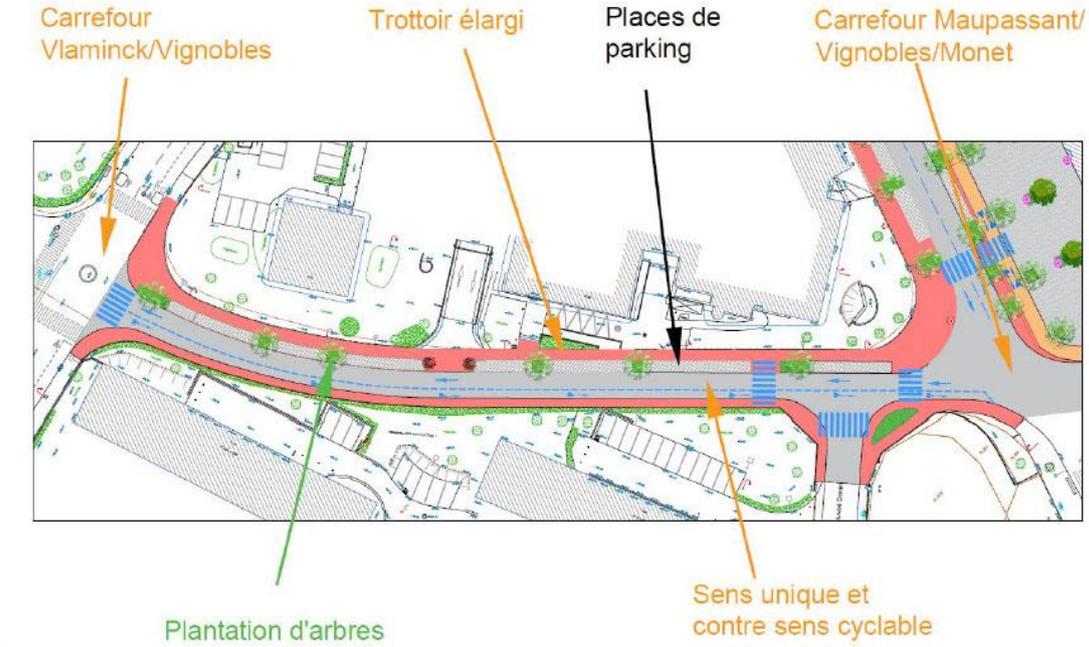


## RUE AUGUSTE RENOIR EST





## Rue des Vignobles - Aménagement de principe



D 186 – Peut-être un Scoop : de toutes premières informations sur la départementale D186 au travers des Communes de Chatou et du Vésinet pourraient laisser imaginer des prémices d'aménagements tant attendus sur cet axe RER-Vélo A2.

Ainsi, tous ces formidables travaux d'aménagements République et Cœur d'Europe trouveront leur formidable raison d'être en permettant un raccordement sécurisé vers le Pont de Chatou et celui du Pecq.

Dans le prochain Numéro, nous présenterons les Travaux actuels et ambitieux du Comité Mobilités Douces de la Ville de Chatou.

JPO



## 7. Une petite révolution à venir dans les dispositifs anti-scooter

Quel est le cycliste qui n'a pas pesté devant ce type barrière sur le chemin de halage ? Notamment entre Colombes et Rueil-Malmaison.



Ce dispositif est très efficace contre les deux roues motorisés, mais génère également des difficultés de passage pour les vélos simples et davantage pour les vélos avec sacoches, les vélos cargos, les tricycles et les vélos avec remorque.

De plus, il est inconfortable et impose au moins 15 secondes de temps de passage par vélo, d'où des files d'attente en cas de forte fréquentation.

Très implanté sur les bords de Seine, sur les itinéraires des véloroutes Paris-Londres et la Seine à vélo, il constitue des points durs voir des points noirs pour les randonneurs locaux et au long cours.



Le nouveau dispositif en développement par la société [Semco](#) est en passe de résoudre la majorité des problèmes évoqués. Ses petits arceaux parallèles au sol interdisent le passage des motorisés mais autorisent le franchissement de presque tous les types de vélo, sans accroc.

Gérald, de la société Semco a présenté aux représentants associatifs, à Mme Lavie, chargée d'études circulations douces du CD92, et au responsable du parc Lagravère un prototype installé sur le chemin de halage au niveau du pont de Bezons. Nous avons donc testé le passage avec des vélos traditionnels, un vélo cargo, un vélo avec remorque, un vélo-pliant...



Le franchissement s'est avéré pratique pour tous. Les cyclistes avec des petites roues devront toutefois rester attentifs pour ne pas endommager leur dérailleur lorsqu'il est très proche du sol.



Globalement satisfaits, nous avons demandé de diminuer la hauteur du dispositif au sol pour être compatible avec le passage de la remorque. Nous avons également conseillé d'enterrer les boulons de fixation qui peuvent accrocher et créer une gêne.

Ces problèmes techniques réglés, ce dispositif sera une véritable révolution dont les cyclistes bénéficieront, nous l'espérons, sous peu.

LC



## 8. Bezons : la Vélo-école de Bezons

L'antenne locale de MDB ([association Mieux se Déplacer à Bicyclette](#)), antenne du Collectif Vélo SGBS formait déjà des élèves depuis 6 ans à Argenteuil. Victime de son succès, mais ne pouvant honorer toutes les demandes, elle a décidé d'ouvrir une « succursale » à Bezons.

Catherine Christin et Karima Mokhles en sont les 2 responsables, assistés d'une petite dizaine de bénévoles.

La vélo-école de Bezons accueille des débutants qui composent l'essentiel des stagiaires et des personnes souhaitant se perfectionner, acquérir de la confiance en milieu urbain.

### Création de la vélo-école

Karima avait déjà identifié le lieu de pratique idéal : la cour de l'école Victor Hugo, qui a le gros avantage de posséder 2 petites pentes favorables à l'apprentissage de l'équilibre.

Il nous fallait aussi des vélos : Argenteuil nous en a prêté une petite dizaine, ce qui nous a bien aidés pour commencer l'activité. Les autres vélos ont été acquis à petit prix chez [Solicycle](#) et dans des bourses aux vélos.

Les accessoires (casques, gants) ont été commandés sur internet et les gilets MDB customisés par Béatrice, encadrante de la vélo-école d'Argenteuil.

Nous avons exposé notre projet à la Mairie et demandé si nous pouvions bénéficier de l'accès à la cour de l'école, ainsi que d'un local pour entreposer nos vélos dans la salle Gavroche voisine.



### Démarrage compliqué

Nous avons ainsi démarré en octobre 2020, dans un contexte sanitaire compliqué...

A la 2<sup>ème</sup> session, au printemps 2021, les choses se sont complexifiées... En effet, la salle Gavroche (salle associative) a subi d'importants travaux pour la requalifier en centre de loisirs maternel.

La municipalité n'avait aucun stockage alternatif à nous proposer à proximité, et nous a donc autorisé à laisser nos vélos au milieu du chantier... ce qui a occasionné de gros soucis ! En effet, l'entrepreneur indélicat les a largement malmenés, occasionnant d'importants dégâts (roues voilées voire à changer, freins endommagés ou dérèglés, accessoires cassés...) sans encore d'indemnisation du préjudice à ce jour.

### Les conditions s'améliorent

Heureusement, en parallèle, la Mairie a bâti sur le même terrain une plateforme de béton avec un abri de 16 m<sup>2</sup>. Après quelques travaux d'amélioration (pose d'une bâche tout autour pour rendre le contenu de l'abri invisible de l'extérieur et isoler un peu des intempéries et du froid, pose de supports muraux pour pouvoir stocker des vélos supplémentaires), nous avons donc pu démarrer la 3<sup>ème</sup> session début octobre dans de meilleures conditions.

Reste à résoudre le problème crucial de l'accès à des sanitaires, aujourd'hui non résolu...



Nous saluons le réel effort financier fait par la municipalité en faveur de notre association. Nous regrettons néanmoins une surface un peu petite ne nous permettant pas dans l'avenir de nous développer et l'absence de point d'eau et d'électricité.

En effet, nous avons soumis un projet de renouvellement de notre flotte de vélos (une quinzaine de vélos de ville neufs) au budget participatif écologique de la Région, qui a eu la chance de recevoir plus de 200 votes et sera selon toute vraisemblance retenu.

Les élèves de la 4<sup>ème</sup> session devraient donc pouvoir au printemps prochain bénéficier d'un apprentissage dans de meilleures conditions.

## Inauguration

L'inauguration officielle a eu lieu mi-octobre en présence de Mme la Maire, Nessrine Menhaouara et de membres du Conseil Municipal.

Soleil, petits fours, et bonne humeur étaient au rendez-vous de cet événement festif !



## Projet

L'association réfléchit à plus long terme à un investissement auprès des enfants dans le cadre du SRAV ([Savoir Rouler à Vélo](#)). Un beau projet en perspective !

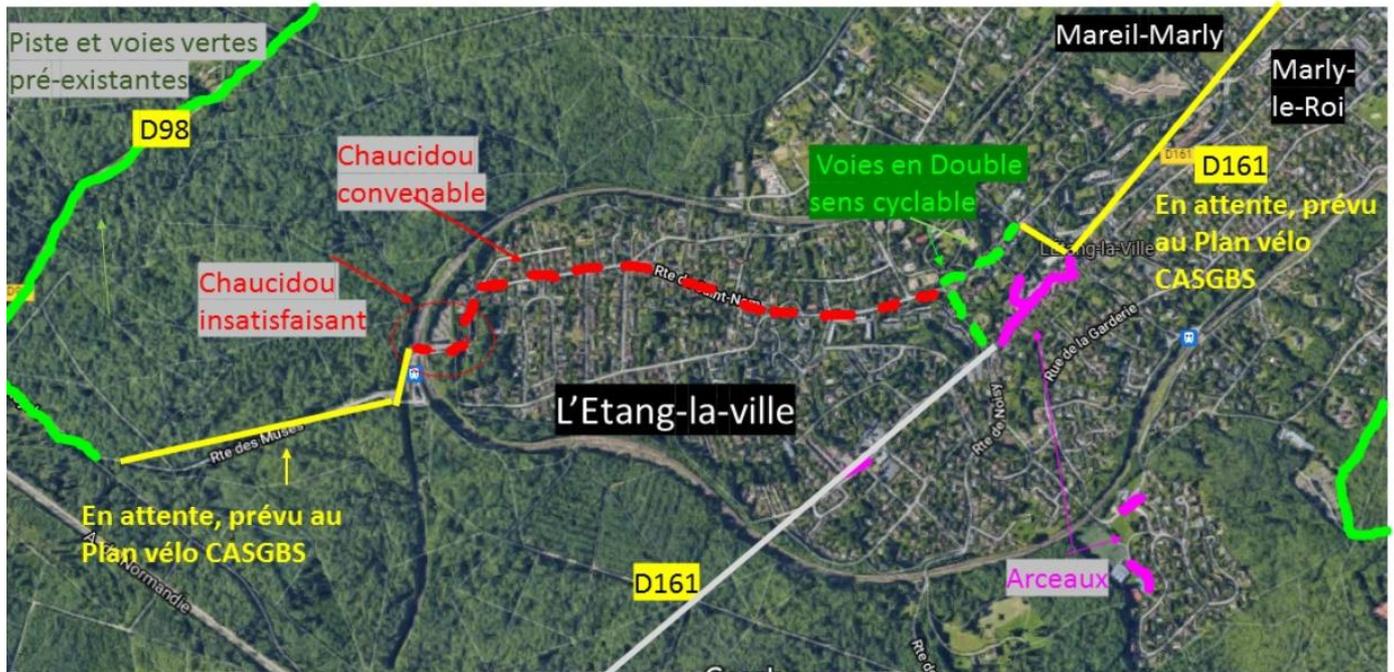
Catherine Christin  
[bezons.argenteuil@mdb-idf.org](mailto:bezons.argenteuil@mdb-idf.org)



## 9. L'Etang-la-Ville : retour d'expérience sur le Plan vélo

L'Etang-la-Ville vient en quelques mois de déployer une grande partie du Plan vélo prévu par la CASGSB sur sa commune et de donner quelques signes forts en faveur des mobilités douces.

La carte suivante précise les aménagements décrits :



- 41 arceaux doubles (pour 2 vélos) ont été installés près des principaux lieux de vie de la commune : commerces, écoles, loisirs, services publics. L'implantation a fait l'objet d'une concertation préalable avec l'Etang-à-vélo. Nous avons mobilisé trois équipes de bénévoles qui ont chacune remonté à notre association leur proposition. Nous avons ensuite transmis à la mairie une synthèse puis sommes allés les voir sur le terrain en présence du maire, de l'adjoint mobilité et des services techniques. Cet investissement modique et simple fait l'unanimité en sa faveur, tant auprès des cyclistes que des non cyclistes. Cette installation doit être complétée par des modules de parcs fermés et sécurisés de 10 et 20 places installés dans les gares de la commune. Compte tenu du retard pris par IDF mobilités et la SNCF dans toute l'Île-de-France, nous sommes inquiets des délais d'installation, mais savons que la mairie et la CASGBS sont mobilisés sur le sujet.





- Des logos vélos ont été peints au sol dans la rue commerciale du centre-ville. Même s'il a manqué une phase de concertation qui aurait évité qu'ils soient positionnés trop près des portières, ces logos sont globalement appréciés.
- Une chaudière est en test depuis l'été sur la route qui monte à la gare de l'Etang. L'accueil est mitigé. Les « contre » trouvent cela compliqué, reprochent aux vélos sportifs de ne pas rouler sur les rives prévues pour les vélos, notent que l'état dégradé de la route ne permet pas de rouler sur les rives ou considèrent que le passage en courbe menant à la route de Saint Nom est devenu plus dangereux. Les « pour » notent une baisse de vitesse et de plus grands confort et légitimité des vélos. Il a très certainement manqué une campagne de communication avant la réalisation du marquage. Le test se poursuit. L'Etang-à-vélo prône son maintien dans le cadre de la réalisation de l'axe structurant via la RD 121 en direction de la RN13 (cf article sur le sujet).
- Double-sens cyclable (DSC). Une petite partie des zones 30 ont pour la 1<sup>ère</sup> fois sur notre commune été munies des panneaux réglementaires de double-sens cyclable. Il n'y a pas de marquage au sol ni d'aménagement spécifique. Les DSC ne sont pas encore entrés dans les mœurs stagnovilloises et des vélos continuent de préférer le trottoir. Il manque une campagne de communication, tant nationale que locale, pour expliquer aux motorisés et vélos le bon usage de cet aménagement qui n'est pas encore compris et continue à tort de faire peur. L'Etang-à-vélo prône son déploiement en deux temps, en premier lieu sur les routes les plus adaptées, avec panneaux et marquage au sol, pour faire entrer le principe du DSC dans les mœurs, et seulement ensuite sa généralisation sur les routes plus délicates.
- Deux bornes de réparation ont été fournies par l'agglomération et installées par la ville, l'une dans le centre, l'autre à la gare de l'Etang. Le retour est tout à fait positif. Les bornes de recharge de VAE prévues au plan de la CASGBS ne sont pas encore déployées, mais son besoin ne semble pas très vif.
- Un comité mobilités douces, intégrant citoyens volontaires et associations a été constitué et a défini ses premiers axes de travail, notamment sur demande de l'Etang-à-vélo, l'étude du passage de la ville en zone 30.

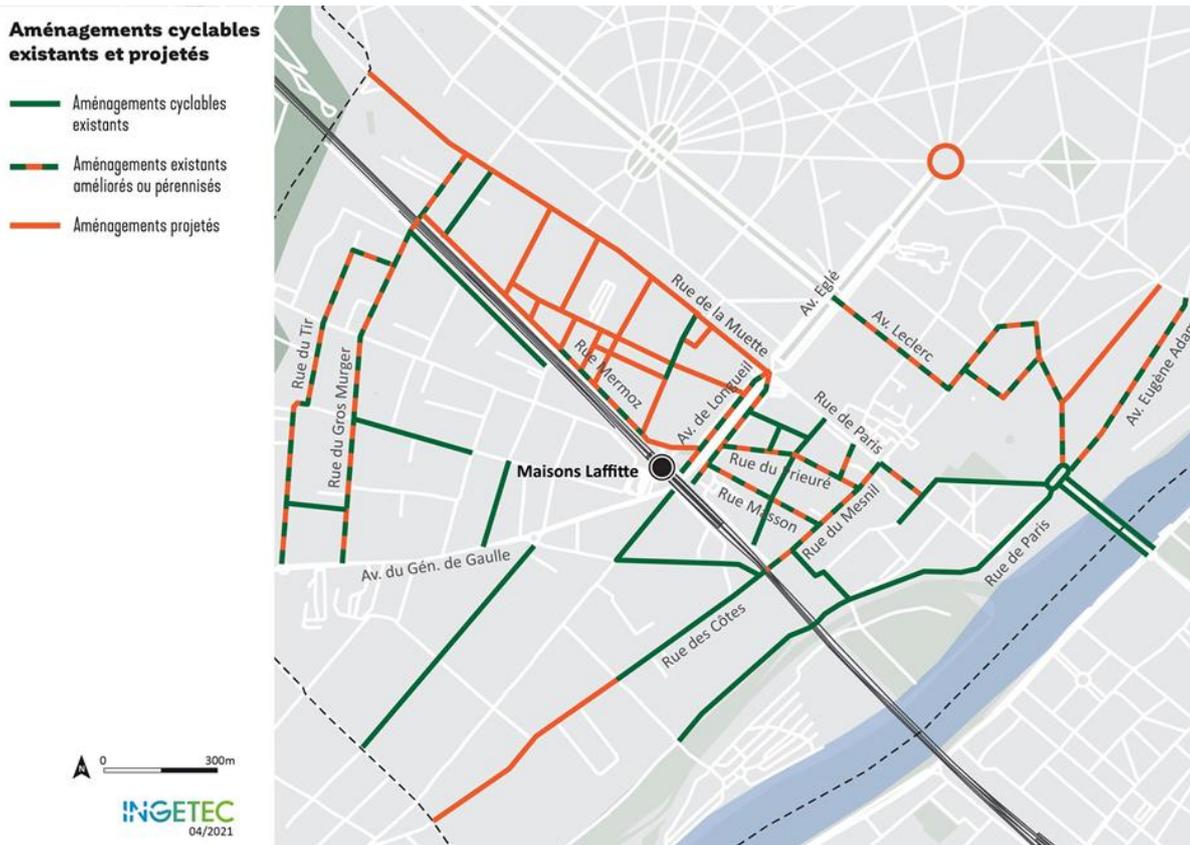
Un seul regret, ce déploiement sera mal pris en compte dans le baromètre des villes cyclables, car trop récent !

EHC



## 10. Maisons-Laffitte : Plan Vélo à minima

Le Plan Vélo de Maisons-Laffitte a été adopté en Conseil Municipal le 7 juin 2021.  
Que dire si ce n'est qu'il a le mérite d'exister mais qu'il est nettement insuffisant ?



Remarque : de nombreux « aménagements » projetés ou existants sont simplement des limitations de vitesse à 30km/h

### quelques réelles avancées

De réelles avancées concernent le stationnement (y compris en le sécurisant à la gare), la sécurisation de 3 carrefours par la mise en place de plateaux surélevés, et l'apaisement de la circulation dans toute la partie nord du centre-ville par la limitation de la vitesse à 30km/h et même à 20km/h dans la rue qui dessert les maternelles et collèges Cocteau.

Ce plan s'articule autour de la création d'une ou deux bandes cyclables, de matérialisations de trajectoires vélo et surtout de vélorues. « Il s'agit, dans une rue où la vitesse est modérée, de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé. Ainsi, le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo et d'un double chevron ». Cerema, décembre 2018.

Concept intéressant qui légitime la place du vélo dans des voies étroites à sens unique : au milieu de la chaussée pour éviter les ouvertures de portières intempestives et les dépassements dangereux de véhicules trop pressés et trop pressants. Et qui normalement est à double-sens pour les vélos. Mais pas à Maisons-Laffitte, tous les double-sens cyclables sont interdits ! Ce qui limite fortement leur intérêt.



## plan vélo à minima

De l'aveu même du maire ce plan ne coûte pas cher, quelques panneaux et quelques coups de peinture. De là à dire qu'il sécurise les cyclistes ? Voici les aménagements prévus en dehors des limitations de vitesse :

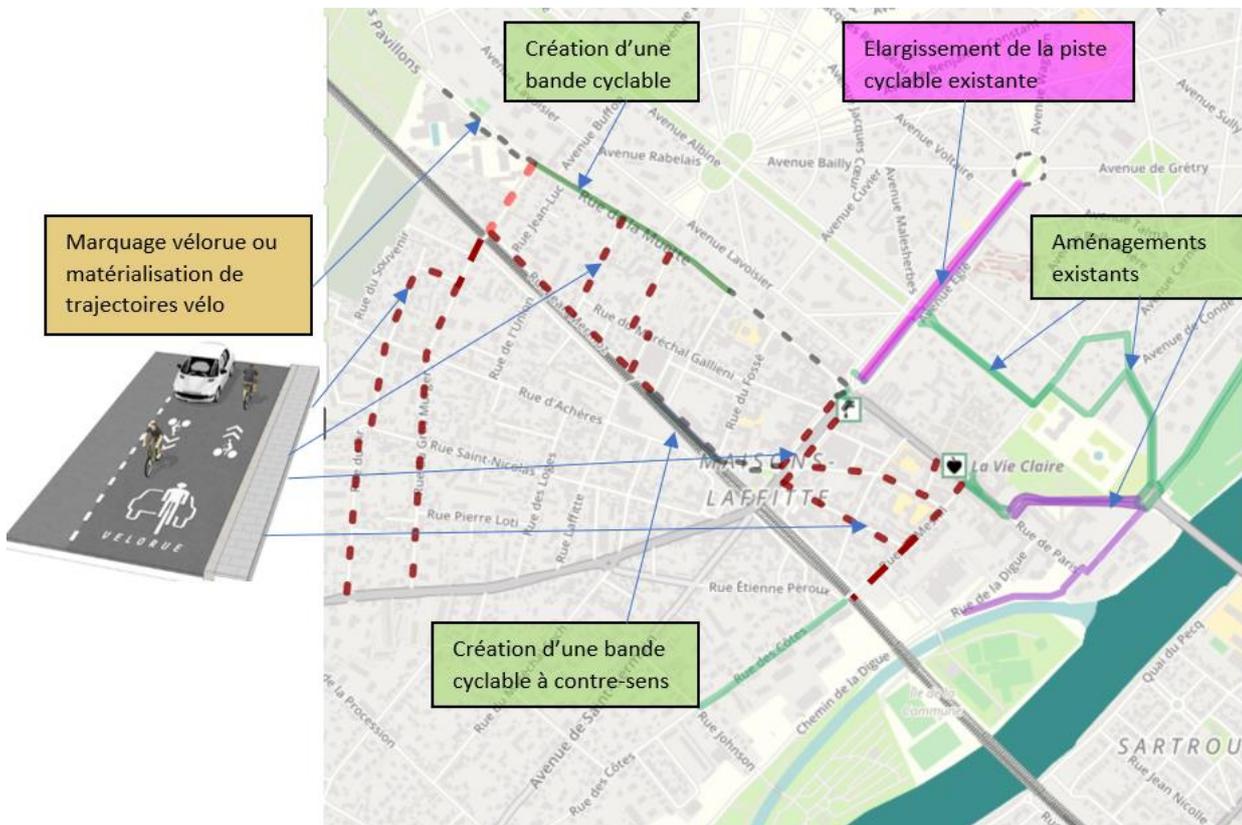
Cette présentation est forcément moins avantageuse que celle publiée par la mairie sur les réseaux !

Pas de nouvelle piste cyclable ? Pas de Double sens cyclable ? Pas de panneau M12 (Cédez le passage) ?

Un plan vélo qui se concentre essentiellement sur le centre-ville mais qui ne prévoit rien ou presque pour y arriver, en particulier depuis le Parc au nord et depuis la partie de la ville située au sud de la voie ferrée ?

Rien sur la 2ème partie de l'avenue Eglé qui traverse le Parc de part en part, rien sur les 2 départementales, trois axes sur lesquels les besoins exprimés par leurs usagers sont pourtant les plus importants. Et pas d'alternatives proposées non plus ?

Rien pour sécuriser les carrefours de la gare et de la Mairie, deux des points noirs cités régulièrement comme étant les plus problématiques ?



Même en tenant compte des contraintes d'aménagement fortes imposées par la Mairie (partage de la voirie et traitement de points noirs en minimisant l'impact sur les usagers motorisés, aménagements simples, peu coûteux, avec conservation des places de stationnement voitures, sans double-sens cyclables ni panneaux M12-cédez le passage cycliste ...) il était possible de tenir compte des demandes de tous les Manssonniens, quel que soit leur lieu d'habitation.

Et aussi de leur permettre des économies : ce sont les contribuables Manssonniens qui vont payer ces aménagements alors que la compétence Transports est du ressort de la CASGBS. Parce que leur maire a refusé de s'inscrire dans le plan vélo de l'agglomération en 2019 et de bénéficier des 36 millions d'Euros de son budget ...

MB



## 11. Chambourcy : Projection-débat du documentaire « Why We Cycle »

Le 2 octobre, la mairie de Chambourcy a organisé la projection du film-documentaire «Why We Cycle », suivi d'un débat avec le porte-parole du Collectif Vélo Île-de-France, Stein van Oosteren. Stein auparavant a dédié à la FNAC son livre «Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable».

Pierre Morange, Maire de Chambourcy, a introduit le film en rappelant sa volonté de poursuivre la construction des pistes cyclables. Chambourcy a déjà réalisé depuis plusieurs années une piste cyclable le long de la RN13.

Des pistes supplémentaires entre Aigremont et le collège André Derain et vers le nouvel éco-quartier à côté de l'A14 sont planifiées. Au centre commercial Vergers de la Plaine, un échange multimodal de transport va intégrer un parking à vélos.



L'assemblée était composée d'habitants de Chambourcy et des villes voisines et de membres du Collectif Vélo SGBS. Le débat a permis des échanges très intéressants avec Stein van Oosteren. Plusieurs personnes se sont manifestées pour adhérer aux associations du Collectif Vélo SGBS et collaborer avec la mairie de Chambourcy et les mairies limitrophes dans le but de développer un réseau cycliste cohérent. Nous avons confiance qu'ensemble nous allons pouvoir réaliser des pistes sûres et pratiques permettant de développer l'usage quotidien du vélo.



## 12. Le livre « Pourquoi pas le vélo ? » de Stein van Oosteren, en 10 citations

Stein van Oosteren, né à Nimègue (Pays-Bas) en 1973, vivant en France depuis 1996, s'est construit depuis quelques années une certaine célébrité en présentant de courtes vidéos dans lesquelles, toujours jovial et enthousiaste, il explique pourquoi et comment il serait plus intelligent de faire passer, dans les villes, des vélos plutôt que des voitures.

Cet attaché diplomatique, philosophe de formation, qui vit à Fontenay-aux-Roses (Hauts-de-Seine) et travaille à l'ambassade des Pays-Bas à Paris, est porte-parole du [Collectif vélo Ile-de-France](#). Il publie le 6 mai un livre, fruit de ses réflexions sur la manière dont la France et ses élus peinent à comprendre les multiples raisons pour lesquelles il faudrait encourager l'usage du vélo.

Son regard de Néerlandais sur les réflexes des urbanistes, les aménagements plus ou moins ratés, les manies ridicules ou les petites fiertés des Français procure autant de plaisir qu'une belle balade à vélo sous un soleil de printemps. Voici dix citations du livre de Stein van Oosteren, « Pourquoi pas le vélo. Envie d'une France cyclable », éditions Ecosociété, 16€. En librairie.



C'est un ouvrage frais, par lequel l'auteur, fort de son vécu de cycliste néerlandais compare les habitudes françaises, nos aménagements, avec ceux de son pays. Il bouscule des idées préconçues et donne de nombreux conseils de bon sens mais également des solutions techniques dont nous aurions avantage à déployer.



## 13. Ça roule au Mesnil le Roi

Petite ville (moins de 7000 habitants), au niveau de l'agglomération, la commune est néanmoins très active dans le domaine du vélo.

L'année 2021 aura été l'année du vélo au Mesnil le Roi. Plusieurs manifestations autour de cette thématique ont eu lieu pour fêter la Petite Reine. C'était l'occasion pour le club de vélo ACMLR ([Association Cycliste du Mesnil le Roi](#)) de s'investir et de fêter ses 50 ans.



Fin juin, la 3ème édition du Run & Bike famille a pu enfin avoir lieu malgré la situation sanitaire. Plus de 200 participants, petits et grands ont pu s'initier dans la forêt de Saint Germain à une course en binôme.



Mi-septembre la fête du vélo. Balade à vélo sécurisée dans la ville le matin et animée tout le long, l'après-midi, manège à vélos, essai de vélos atypiques pour le plaisir des petits & des grands.



Fin septembre, le WE Pump Track (parcours en boucle fermée, constitué de plusieurs bosses consécutives et de virages relevés) avec des démonstrations, des challenges et courses.



Mi-octobre, la 29ème Mesniloise (1er course relais VTT des Yvelines) qui a pu avoir lieu sous une météo propice.



## Collectif Vélo SGBS



Par ailleurs, La ville du Mesnil le Roi et son équipe sont très engagés pour promouvoir les déplacements à mobilité douce.

Le dialogue et l'écoute sont de mise entre la commune et les acteurs en lien avec le vélo, dont les associations de cyclistes.

Ces deux dernières années, de nouveaux arceaux de stationnement vélo ont été positionnés dans les lieux stratégiques, des coronapistes ont été mises en œuvre, le passage à 30km/h dans toute la ville a été instauré (hors routes départementales), et deux radars pédagogiques ont été mis en place près de l'école Jean Jaurès et du stade de foot Maurice Rein

Nous sommes maintenant tournés vers le futur aménagement des bords de Seine entre Maisons Laffitte & Bezons qui permettra de développer cet axe stratégique attendu par tous (vélotafeurs, riverains, promeneurs...)

SV



## 14. Balades intergénérationnelles à MaisonsLaffitte et au Mesnil le Roi

L'Antenne MDB Maisons-Mesnil a fait l'acquisition d'un triobike grâce au budget participatif de la Région Ile de France. Ce drôle d'engin permet de transporter 2 personnes adultes face à la route.



Depuis le mois de juillet, elle propose des sorties aux résidents de l'Ehpad Chamsfleur situé au Mesnil-le-Roi. Simples promenades, petites emplettes ou cafés en terrasse, ce sont de vrais moments de convivialité partagés qui permettent de rompre l'isolement de ces personnes âgées et de les (ré)ouvrir au monde extérieur.



Chaque sortie est encadrée par deux bénévoles, un « pilote » sur le triobike et un accompagnateur sur son propre vélo. Une formation minimale est assurée par les bénévoles expérimentés : manipulation de l'engin, repérage des sites intéressants mais aussi des cheminements les plus confortables ...

Vous êtes prêts à consacrer un peu de temps pour apporter aux résidents de Champsfleur le bonheur de balades en plein air, les cheveux au vent, à sillonner nos belles communes du Mesnil-le-Roi et de Maisons-Laffitte, à échanger tout en cheminant, à petite vitesse, sans effort physique forcément important (assistance électrique) ? N'hésitez pas à nous rejoindre !

Contactez Maika Bamps : [maika.bamps@laposte.net](mailto:maika.bamps@laposte.net)



## 15. Cyclabilité des coteaux de la Seine : trois obstacles à surmonter

Extrait du plan vélo de la CASGBS :

Plan vélo de la CASGBS 2019/2026 – Réseau structurant

L'aménagement de la **RD 284**  
(Bd Leclerc au Pecq et St  
Germain)

Point noir Franchissement à l'**Ermitage**  
de la RN13

L'aménagement de la **RD 161**  
(Route de l'Etang, à Mareil, Le  
Pecq, Marly, l'Etang et St Germain)



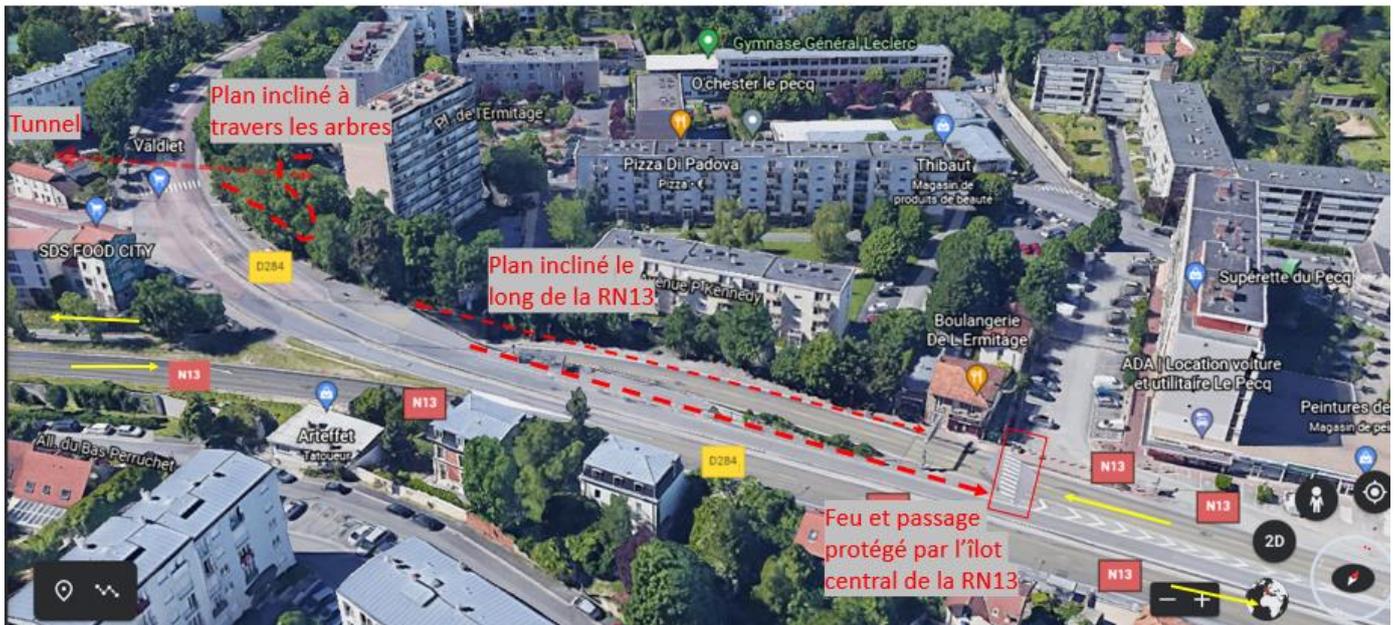
Les usagers du vélo des communes de Port-Marly, Marly-le-Roi, Mareil-Marly, l'Etang-la-Ville, Saint-Germain Fourqueux, Le Pecq situées entre Louveciennes et St Germain ont besoin d'accéder à la Seine, axe naturel de leurs déplacements et à St Germain, ville principale des Coteaux, Rueil, la Défense Paris.

Pour l'instant, la RN13 / D113 constitue un obstacle majeur aggravé par son accès par deux départementales peu cyclables.



## 1. Franchissement de la N13 à l'Ermitage (sur la commune du Pecq)

Actuellement, l'accès se fait par un souterrain avec un escalier très pentu qui interdit le passage aux vélos chargés et aux personnes à mobilité réduite 5PMR). C'est un point noir pour les usagers du vélo des communes de Marly-le-Roi, Port-Marly, Mareil-Marly, Le Pecq, Saint-Germain-en-Laye. Ce point noir est répertorié sur le plan vélo de la CASGBS.



Ci-dessus, les quatre options :

1. tunnel sous la D284
2. plan incliné dans le talus de la D284
3. plan incliné le long de la N13
4. feu et passage protégé sur la N13, dans le sens port-Marly → Saint Germain

Deux solutions ont été étudiées par la CASGBS :

- Un tunnel sous la D284 serait techniquement simple, mais cher (de l'ordre de 3 M€).
- Une passerelle reliant l'arrêt de bus Ermitage à l'allée de Normandie suppose pour respecter les normes PMR de réaliser un ouvrage en forme de U. Coûts et difficultés techniques acceptables mais impacte sérieusement la lisière arborée.



Deux autres solutions sont proposées par le Collectif vélo SGBS :

- Un plan-incliné coupé pour un passage piétons et vélos longeant la RN13 au-dessus d'un large trottoir actuellement interdit à la circulation des piétons. Le coût faible, faisabilité technique à vérifier, mais solution lourde administrativement, car le tracé de la RN13 doit être très légèrement dévié.
- Un feu et un plan incliné pour un passage piétons et vélos adossé au trottoir avec arrêt de bus pour traverser la RN13 ! Une solution simple qui ne se heurte à aucun problème technique ni financier si les autres solutions étaient écartées ...



## 2. Aménagement de la D161, entre la N13 et le centre de l'Etang de la Ville.

Cette départementale à deux voies est équipée de séparateurs centraux qui protègent les motards mais ne permettent pas de doubler les vélos. C'est très anxiogène, particulièrement en montée compte tenu du différentiel de vitesse entre vélos et motorisés.

Un simple marquage au sol ne sera pas plus sécurisant compte tenu du volume élevé du trafic et d'une voirie limitée à 50 km/h : la seule préconisation sécurisée est la piste cyclable.

En effet, sur cet axe, le trafic automobile est supérieur à 6000 véhicules/jour et la vitesse limitée à 50km/h.

Dans ces conditions le (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) préconise une piste cyclable

<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		<b>Piste cyclable</b>
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
> 6000				
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

En outre, cette départementale est bordée de trottoirs qui depuis des années sont envahis par un stationnement parasite, qui a bien des endroits ne permet plus aucun passage pour les piétons et les PMR. L'esthétique est de plus très défallante.





Le Collectif vélo SGBS propose donc l'aménagement suivant :

Comme la largeur de la voie, même aux endroits les plus étroits, permettent de créer :

- Une double voie de 6,10 mètres de large (norme CD78)
- deux trottoirs de 1m40 (norme PMR)
- deux pistes cyclables unidirectionnelles de 1m50.

L'aménagement final serait proche de celui du Bd de Lattre (voie qui relie le pont du Pecq à la place royale à St Germain).

*Partie large (124 de la route de l'Etang : 12m) : 2 voies voiture + 1 stationnement + végétalisation + 2 trottoirs aux normes PMR + 2 pistes de 150 cm.*



*Partie étroite (26 la route de l'Etang : 15m) : 2 voies voiture + 2 trottoirs aux normes PMR + 2 pistes de 150 cm.*





### 3. Aménagement de la D284, entre la N13 et la place Royale Saint Germain.

La D284 est à 2x2 voies + 2 voies de stationnement, partiellement bordées de trottoirs sans aucun aménagement cyclable.

La chaussée est surdimensionnée, ce qui génère des vitesses très excessives et même le soir la pratique de rodéos urbains.

Une partie du trottoir est manquante en partie basse de la voie, côté le Pecq. Cette route est hostile pour les vélos. Elle est bordée par un lycée et un collège, donne accès au centre-ville et au Pôle multimodal de St Germain pour les habitants de l'Ermitage et des communes des Coteaux. Un aménagement cyclable sera de toute évidence très fréquenté.



Le Collectif vélo SGBS propose l'aménagement suivant :

Passage en 2x1 voies + 2 voies de stationnement + 2 pistes cyclables + 2 trottoirs. C'est un aménagement, à priori facile à réaliser avec des travaux de coût et ampleur modiques. La voie est particulièrement adaptée à une configuration de test sous forme de piste temporaire.

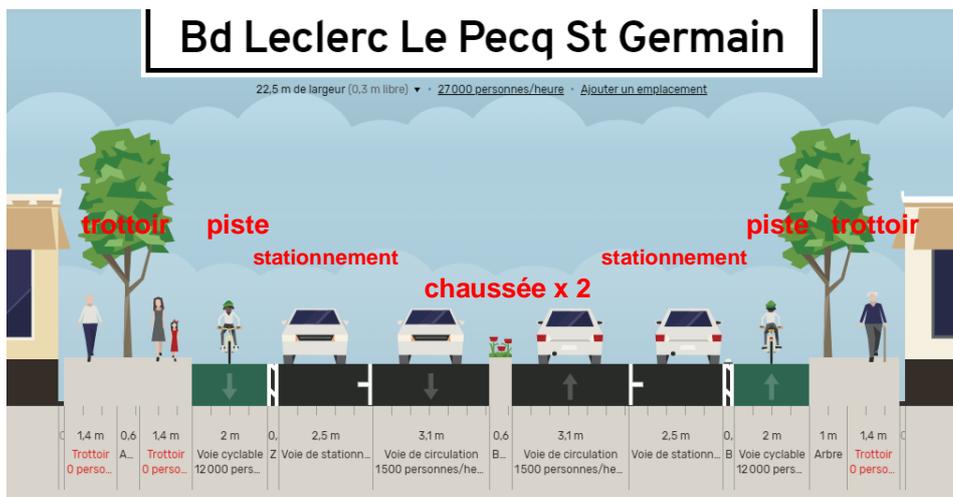
Il convient de retirer la voie droite de circulation dans chaque sens, qui devient selon les segments : une voie de stationnement ou un arrêt de bus ou au niveau des feux une voie supplémentaire d'écoulement du trafic.

La voie actuelle de stationnement devient la piste cyclable, il faut à minima retirer les poteaux et les plots.

Cette solution est sans contrainte pour les différents usagers : les trottoirs sont conservés de même que les places de stationnement des automobilistes.

La piste est bien protégée par les voitures en stationnement et donc particulièrement confortable.

Vue en coupe de la proposition du Collectif vélo :





## Collectif Vélo SGBS



La CASGBS disposerait d'un projet assez avancé, sans avoir étudié l'option de deux pistes unidirectionnelles du fait de l'hostilité du département à réduire le nombre de voies affectées à la circulation.

Ce projet consisterait donc à réaliser une piste bidirectionnelle sur l'un des côtés en réduisant partiellement la voirie à 3 voies et en supprimant une voie de stationnement. Dans le sens descente de la D286 depuis la place royale, afin de ne pas inciter les vélos à s'engager sur la RN13, il pourrait emprunter à droite la sente de l'Ermitage pour rabattre les vélos sur la D161 et la rue Schnapper (cette liaison D284-D161 par la sente de l'ermitage serait également bidirectionnelle).

Bien que cette proposition de CASGBS lui semble moins favorable pour tous les usagers que les deux pistes unidirectionnelles, les associations d'usagers se satisferaient d'un tel aménagement qui serait déjà un progrès important pour la cyclabilité de cet axe.

LB et EHC



## 16. Balisage du RERV A1 entre Sartrouville et le pont de Bezons

### Balisage

Le 19 mai, entre la gare de Sartrouville et le pont de Bezons, en longeant la ligne SNCF et en empruntant le chemin de halage à Bezons et Carrières, le Collectif Vélo Saint-Germain Boucles de Seine a placé 50 panneaux sur le futur itinéraire du RERV A1.

Le trajet de la ligne RERV A1 n'étant pas encore praticable (passerelle Eole à venir, tracés à l'étude), il épouse le tracé de la Coronapiste mis en place depuis le début du confinement.



Ces panneaux ont pour objectif de donner des indications d'itinéraire aux cyclistes empruntant cet axe, sur le modèle des panneaux routiers. Ils leur permettront de s'orienter et de suivre ce futur aménagement (ou approximativement) qui révolutionnera la pratique du vélo vers Paris et la Défense avec le franchissement de la Seine par la passerelle « Eole » très attendue, dont l'inauguration est prévue pour l'été 2022.

Le balisage consiste à renforcer la visibilité du trajet pour les utilisateurs notamment pour ceux qui ne le connaissent pas. Il complète la signalisation directionnelle au sol. Les deux sens de circulation sont balisés.

L'objectif est que ce balisage provisoire perdure jusqu'au balisage de la ligne de RER V A1 définitive.

### Collectif Vélo Île-de-France



Le Collectif Vélo Île-de-France qui rassemble 41 associations franciliennes est à l'origine de cette manifestation. Il ambitionne 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. 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.

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

### RER V



Plus de 70 bénévoles se sont mobilisés pour baliser 60 km du RER V, le long des futures lignes A1, B2 et D2. Au total, ce sont plus de 500 panneaux qui ont été posés pour aider les cyclistes franciliens à se repérer à Paris comme en banlieue. Constitué de 680 km de lignes cyclables directes, sécurisées et confortables, le RER V offrira à terme une véritable alternative à la voiture et aux transports en commun.

LC





## 18. Lancement de la collection Badawin par Zhira

Lancement de la collection Badawin : les accessoires de vélo chics et urbains.

Depuis ma participation à une remise en selle de la vélo-école de Bezons, je me suis découverte une véritable passion pour le vélo.

En circulant de plus en plus à 2 roues, j'ai constaté que malgré un marché porteur, l'offre est très limitée si on souhaite s'équiper avec des produits élégants et accessibles en prix.

L'idée m'est alors venue de créer ma propre marque avec l'objectif de réconcilier le style et le vélo en proposant une gamme d'accessoires élégants et utiles et accessibles en prix sous la marque Badawin.

Si, aujourd'hui, le projet est abouti, je ne suis pas contre un coup de pouce en gagnant des abonnés sur mes comptes Instagram et Facebook pour créer une vraie communauté et aider à mon développement.



[lien Badawin](#)

[lien Instagram](#)

[lien Facefook](#)

Merci à tous !

Zhira

06 87 82 94 25

## 19. Pourquoi « la petite reine » ?

Cette expression remonte au XIXe siècle et tire son origine dans l'histoire des Pays-Bas, au temps du règne de Wilhemine.



En 1890, en succession à Guillaume III, la reine, âgée de 10 ans à peine, est à la tête de l'Etat néerlandais.

Quelques années plus tard, la presse française en visite, souligna la drôle habitude qu'avait la reine de se déplacer à vélo dans le royaume. C'est ainsi que l'expression « la petite reine à bicyclette » fut reprise par de nombreux journaux français et l'expression « la petite reine » fut adoptée par l'ensemble de la population pour désigner la bicyclette.



Wilhemine deviendra une icône non seulement dans l'histoire de son pays mais aussi dans l'histoire de la bicyclette française !



## 20. M'as-tu vu ?

J'observe beaucoup les cyclistes que je rencontre. C'est la sécurité qui m'intéresse, les réglages de la hauteur de selle, la nature des équipements, etc. Je remarque que beaucoup sont habillés de couleurs foncées, voire en noir. Il y a une tendance à la culture du noir, le vélo, le casque, les habits. Bien des fois, je ne vois pas d'éclairage et les catadioptrés brillent par leur absence. Chaque fois que je peux encourager à tout faire pour être vu, je ne me limite pas pour convaincre. Des réponses comme celle-ci m'amuse et je ne peux difficilement les croire : "Je ne roule jamais la nuit".

Quelle que soit la période de l'année, je suis très attentif à me montrer le plus possible visible à bicyclette, de jour comme de nuit.

### Etat de lieux

J'ai trois réflecteurs réfléchissants sur chaque roue. Mes enfants m'ont offert des éléments réfléchissants pour rayons. J'ai ajouté ceux donnés par la CASGBS, lors d'une journée d'animation. Ma sacoche de selle vient de devenir entièrement réfléchissante. J'ai ajouté sur mon garde-boue arrière ce rectangle jaune publicitaire "Le Cyclo" qui brille tellement dans les phares des voitures la nuit. Sur chaque arrière de sacoche, le concepteur a placé une énorme forme réfléchissante.

Et puis, il y a mon écarteur orange avec catadioptrés avant et arrière.

J'ai décidé qu'il y aurait beaucoup de rouge sur mon vélo, des gaines de frein ou sur mes cornes de taureau. Mes sacoches et mon grand sac étanche sont rouges. Mon casque a du rouge comme mes vestes d'été ou d'hiver aussi. Je porte un Gilet de Sécurité orange dès que je m'éloigne de chez moi.

S'il pleut fort, j'endosse ma grande cape jaune. À mon goût, il lui manque des bandes réfléchissantes en nombre mais elle est entièrement jaune.

Chaque semaine, je traverse des territoires non éclairés. J'ai équipé ma bicyclette de deux éclairages puissants à l'avant comme à l'arrière. En tout cas, mon phare avant me permet de voir où je roule. Il porte loin.



### L'accident

C'était Samedi 9 Octobre. Je revenais d'une longue journée d'Animation à la Vélo École d'Argenteuil. Il y a 10 Km entre le local et chez moi.

Vingt heures, il faisait nuit. J'étais presque arrivé. Je m'engage alors sur le Rond-point dit N°8, carrefour entre la Départementale 311 et la nouvelle Départementale 1121, celle qui longe le péage de l'Autoroute A14. Juste avant, comme il y a un rétrécissement de chaussée, je me décale vers le centre de ma voie et je m'engage sur le giratoire en conservant cette position centrale. De cette manière, aucun véhicule ne peut me dépasser ou me pousser dans le bas-côté.



Je suis prioritaire sur les véhicules qui souhaiteraient s'engager sur le rond-point. Je devrais l'être ! Du coin de l'œil, je sens une voiture rentrer dans mon espace de sécurité. Je tourne légèrement la tête à droite car elle s'approche dangereusement sur mon arrière. Cette voiture arrive de la droite, de la D1121. Elle avouera qu'elle ne m'a pas vu ! Le temps de réagir et de penser "qu'est-ce qu'il fait celui-là", c'est le choc. Je me retrouve par terre après un atterrissage sur le côté gauche. La voiture a heurté ma sacoche arrière droite, ce qui a probablement adouci l'impact.

## Effets secondaires

Mes habits ne sont pas marqués ni endommagés. Je sens vaguement que mon coude et ma hanche ont rencontré le sol ! Aucune écorchure sur ma peau ici ou là ! Je portais une paire de gants en cuir. Je râle, je bougonne, je ne suis pas content ! Le vélo n'a rien, mes rétroviseurs ne sont pas cassés. Je vais devoir tout de même recentrer ma roue arrière. Mes roues ne se sont pas voilées. L'automobiliste se montre vraiment désolé. Il reste calme, pourtant j'ai vraiment bougonné. Nous échangeons quelques coordonnées et je rentre à la maison sur mon vélo.

## Bilan

Et puis, une première légère piqure d'aiguille se fait ressentir sur mon poignet gauche. Les minutes se succèdent, la piqûre se renforce. De quart d'heure en quart d'heure, voilà que je commence à avoir mal. Pommade à 21H. Bande à 21H15. Paracétamol à 21H30. Départ pour les Urgences à Poissy avant 22H30. Radio, Plâtre, Fracture du Scaphoïde gauche. Deux mois d'immobilisation !



Je me demande comment il est possible que je n'aie pas été vu !

JPO



## 21. Quand on se conte fleurette, à bicyclette...

En vélo couché, en vélo à assistance électrique  
En vélo tradi, vintage, c'était éclectique

Des enfants sur le siège arrière ou sur leur petit vélo  
Des couples en tandem, des amis en duo, des gosses dans le cargo

Ils venaient d'Houilles, de l'Etang ou de Chatou  
Mais tous avec un pédalier qui actionne des roues  
De toute l'agglomération, ils accouraient

On a suivi la Seine, franchit le pont  
Allongés sur l'herbe de l'île de la dérivation  
On a sorti le vin, le saucisson

Sieste au soleil  
Sifflant, chantant, quelles merveilles

Blabla vélotaf, Badawin, infra  
Mais le retour déjà

Lionel, les enfants nez au vent  
Pirouettes en avant

Un si petit rien  
C'était la sortie 2021

EHC





## 22. Séquence rétro : la bicyclette et les hémorroïdes....

Il n'y a pas de sujet tabou : article paru en juillet 1898. Les hémorroïdes n'interdisent pas le vélo !



M. le Dr. Devoisin de Breteuil sur Iton avait demandé à la rédaction du Concours médical, quelle était la selle de bicyclette à conseiller aux hémorroïdaires.

Cette question a été transmise à M. le Dr J. Championnière qui y a répondu par la lettre suivante :

*Mon cher confrère,*

*Il m'est facile de répondre à la question que vous me posez, parce qu'elle m'a été posée bien souvent.*

*Si les hémorroïdaires n'ont pas de ces gros paquets qui sont justifiables d'une opération, ils supportent bien la bicyclette, à la condition d'avoir une selle avec laquelle l'anus ne porte pas sur une saillie. Or il y a bien des selles remplissant ces conditions, creusées en gouttière.*

*Les meilleures sont, certainement, aujourd'hui la selle Christy ou la selle Lamplugh, sans bec. Cette dernière doit être celle du dernier modèle, parce que les modèles les plus anciens étaient assez difficiles à montrer.*

*Chez les sujets, qui ont le périnée et les fesses très sensibles, j'ai vu adapter avec avantage un feutre par-dessus ces sortes de selles.*

*Pour les gens qui veulent une de ces selles avec gouttière médiane, mais qui aiment les selles un peu dures, il existe une selle que l'on ne trouve pas beaucoup dans le commerce, la selle Omnia. On peut s'en procurer en s'adressant à M. Steiner, 13 rue de Chartres, à Neuilly. Je l'ai fait adopter par un prostatique hémorroïdaire, et il s'en est parfaitement bien trouvé. J'estime même la coupe préférable à celle de la selle Christy, quoique cette dernière soit déjà satisfaisante et un peu plus molle.*

*Veillez agréer, mon cher confrère, la meilleure expression de mes sentiments confraternels et dévoués.*

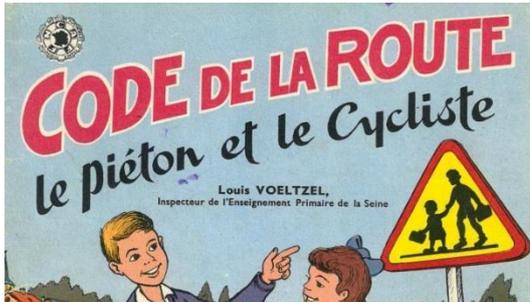
*Dr Just Championnière.*

25 mai 1898.

(Concours médical)



## 23. Séquence rétro : Le code de la route enseigné aux enfants en 1959



Cet extrait du code de la route datant de plus de 60ans peut faire sourire, mais il reste néanmoins pétri de bon sens.

### LEÇON 11

### CONSEILS GÉNÉRAUX

1. Une bicyclette (on dit parfois un vélocipède) est considérée comme un véhicule : le cycliste est donc assujéti à toutes les règles de la circulation dont l'application est un des principaux éléments de sa sécurité et de celle des autres usagers de la route.

N'oubliez jamais que les accidents de Bicyclette sont, le plus souvent, très graves puisque nulle carrosserie ne protège le conducteur, Les cyclistes doivent donc se montrer extrêmement prudents pour éviter des blessures douloureuses et le paiement de réparations ou dommages fort chers. Nous leur conseillons, en outre, d'inviter leurs parents à souscrire une assurance,

2- A bicyclette, ne vous contentez pas d'observer, d'une façon stricte, les règles de la circulation; pensez aussi que d'autres usagers sont parfois distraits ou négligents.

\_Regardez bien devant vous, et non pas vos pédales.

\_Méfiez-vous des enfants et des piétons indécis; arrêtez-vous immédiatement s'ils encombrent la chaussée plutôt que d'essayer de passer devant ou derrière eux.

\_Prenez garde aux éternels piétons distraits qui ne regardent jamais autour d'eux avant de traverser la chaussée.

\_Ne suivez surtout pas les mauvais exemples dont vous pouvez être témoin.



Ne cherchez pas à " épater " les passants. Si le trottoir n'est pas un terrain de jeu, la route n'est pas une piste de vélodrome.



## 24. 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 diffuser sans modération, cette lettre d'informations autour de vous et à nous contacter.

Au plaisir de vous rencontrer,

Lionel Carrara, président  
Jean-Pierre Ollivier, secrétaire