



Lettre d'Information N° 07

janvier 2023

Chères lectrices, chers lecteurs,

Nous vous présentons nos meilleurs vœux de bonheur de santé et de réussite pour l'année 2023.

Pour le Collectif Vélo SGBS, l'année 2022 qui vient de s'écouler a été chargée, comme d'habitude, entre organisations de sorties, projets et réunions diverses.

En juin, nous avons participé à la Convergence qui fédère des milliers de cyclistes de l'Ile de France. Après une annulation en 2020 et une édition réduite en 2021, c'est avec plaisir que nous nous sommes retrouvés « comme avant ».

Festive, colorée, conviviale, cette sortie organisée par l'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) est toujours un moment plaisant de rassemblement et de mobilisation.

Nos deux promenades associatives de printemps le 22 mars et d'automne du 9 octobre se sont déroulées avec le soleil et dans la bonne humeur, malgré les quelques côtes du parcours.

Environ 80 personnes étaient présentes à chaque sortie ; adhérents, sympathisants, ou simplement cyclistes souhaitant passer un bon moment en découvrant ce type original de manifestation, qui est un peu notre marque de fabrique depuis plus de 20 ans.

Sur notre Agglomération Saint Germain Boucle de Seine, des projets sont à l'étude, réalisés ou partiellement réalisés, que ce soit dans le cadre du déploiement du Plan Vélo, dans l'avancement du tracé des branches V4 (Paris-Cergy) et V5 (Paris-Poissy) du RER Vélo piloté par la région Ile de France.

L'inauguration de la passerelle Eole est sans aucun doute l'évènement marquant de l'année 2022.

La fréquentation est au rendez-vous comme le montre un sondage effectué par Réseau Vélo 78, détaillé au paragraphe 5.

Cette lettre fait état de points d'actualités, de projets en cours, de propositions et d'observations de notre part.

Bonne lecture,

Le Collectif Vélo Saint Germain Boucles de Seine



Table des matières

1. Nouveau pas en avant de l'Etat	3
2. La place du vélo dans le 6ème rapport du GIEC.....	4
3. Des nouvelles de la FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette)	6
4. Inaugurations de la passerelle Eole	8
5. Passerelle Eole, sondage auprès des utilisateurs	9
6. Passerelle Eole, accès côté Yvelines	11
7. Deux Itinéraires vélo conseillés de la passerelle Eole à La Défense	13
8. Futur RER Vélo.....	15
9. Pont de la 2 ^{ème} DB, entre Sartrouville et Maisons-Laffitte	17
10. RER-V4 à Carrières, à Houilles et à Sartrouville	19
11. RER- V5 ligne Paris-Poissy.....	20
12. Cohabitation entre piétons et cyclistes.....	22
13. Réduire le stationnement automobile sur voirie.....	24
14. La véloroute Paris-Londres en triste état.....	25
15. Bezons, le chemin de halage	27
16. Le Mesnil-le-Roi, Voie Verte sur les berges	28
17. Saint-Germain ; les premiers mois de Saint-Germain à vélo.....	29
18. A l'Etang-la-Ville, la semaine de l'écomobilité scolaire, une belle réussite.....	31
19. Le Tram 13, système intermodal.....	32
20. Chatou, le comité « Mobilités Douces »	34
21. Chatou : réhabilitations entre Maupassant-Monet-République.....	36
22. Montesson : une nouvelle boutique vélos	38
23. Le Vésinet : Un double sens cyclable séparé de la chaussée.....	39
24. Houilles, une collaboration fructueuse	40
25. Bezons, où en est la Vélo-École ?	41
26. Travaux : danger !	42
27. Le Cerema, vous connaissez ?.....	43
28. Tout savoir sur les Engins de Déplacement Personnel Motorisés dits EDPM	45
29. Où mettre les cyclistes.....	46
30. Le CVCB ou Chaucidou	47
31. Montesson/Berlin à vélo, en Juillet	48
32. Cyclistes, Brillez !.....	51
33. Le top des expressions qui empruntent le vocabulaire du cyclisme.....	52
34. Sorties vélo.....	53
35. Stand de Réseau Vélo 78 au Forum des Associations de Houilles.....	54
36. Adhésions.....	54



1. Nouveau pas en avant de l'Etat

Au niveau national, quatre ans après le premier plan vélo qu'elle avait lancé en tant que ministre des Transports, la première ministre, Élisabeth Borne, a annoncé le 20 septembre le lancement d'un deuxième plan en faveur de la petite reine pour faire de la France une "nation du vélo".

Le vélo est un moyen de transport "accessible, écologique et bon pour la santé", c'est aussi un "atout pour développer la pratique sportive" et "pour notre économie", a fait valoir la cheffe du gouvernement dans la cour de Matignon, qui accueillait plusieurs ateliers vélo et un parcours pour de jeunes cyclistes venus passer leur "savoir rouler" à vélo.

Le dispositif Savoir Rouler à Vélo (cf [SRAV](#)) va en outre être reconduit avec l'objectif de former chaque année toute une classe d'âge, c'est-à-dire 800.000 élèves du primaire. La Première ministre a aussi affirmé vouloir utiliser les Jeux Olympiques et Paralympiques comme "vitrine du vélo en France" et faire du vélo "un des leviers de notre politique de prévention en matière de santé."

Élisabeth Borne a aussi insisté sur le caractère "très interministériel" de la politique vélo. **Très attendu, un comité interministériel du vélo et des mobilités actives sera créé.** Il se réunira ensuite tous les six mois pour faire le point sur les avancées et les éventuels points de blocage.

Pour que la France devienne un pays cyclable, le soutien de l'état est indispensable pour créer un cadre législatif favorable, pour inciter les collectivités à s'impliquer, pour soutenir financièrement les différentes filières...





2. La place du vélo dans le 6ème rapport du GIEC

Le GIEC est le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat. Créé en 1988 par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) et l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), il rassemble 195 États membres.

Le bureau du GIEC rassemble ainsi les scientifiques de diverses nationalités et diverses disciplines. Le GIEC est par ailleurs composé de trois groupes de travail (aspects scientifiques du changement climatique ; impact et vulnérabilité des systèmes socio-économiques et naturels ; solutions envisageables) et d'une équipe spéciale pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre.

Le GIEC a fait l'objet de nombreuses critiques, dans les années 1990-2000 de la part des climatocéptiques, qui niaient le lien entre dérèglement climatique et activités humaines. Mais la réalité du climat et les avancées de la science prédictive du climat ont balayé les critiques de ces derniers.

Mais l'heure n'est hélas plus à démontrer l'impact du dérèglement climatique mais de faire en sorte à la réduire au maximum.



Dans le dernier rapport du GIEC, il est clairement affirmé qu'à l'échelle individuelle, remplacer la voiture par la marche et le vélo est la mesure qui a le plus grand potentiel pour réduire notre empreinte carbone.

Extraits du rapport

- Le report modal vers le vélo a de nombreux co-bénéfices
- Il est clairement établi que la réduction de la demande et les reports modaux dans le secteur des transports sont faisables et efficaces
- Les habitants sont prêts à faire du vélo sur de plus grandes distances pourvu que des pistes cyclables sûres existent. Ils sont prêts à allonger encore davantage leurs trajets si le trajet est agréable et végétalisé



Obstacles au développement du vélo

- Les individus peuvent rapidement devenir dépendants de la voiture, ce qui rend difficile un report vers des modes de transport soutenable et bas carbone.
- Les choix de développements passés et le poids des habitudes peuvent avoir verrouillé la demande en modes de transports très émetteurs de CO₂, notamment lorsque les logements sont mal desservis par des transports en commun, des pistes cyclables et des cheminements piétons.
- La communication et le lobbying de l'industrie automobile tendent à préserver le statu quo et empêchent l'avènement d'innovations plus soutenables.
- La prédominance de l'automobile et des infrastructures qui lui sont dédiées s'autoalimente en créant encore davantage de territoires fragmentés et centrés sur la voiture.
- L'habitat dispersé, de faible densité, éloigné des centres d'emploi crée des obstacles au développement de mobilités alternatives.

Conditions propices au développement du vélo

- La législation, les investissements massifs dans des infrastructures pour les modes de transport bas-carbone aux niveaux régionaux et nationaux
- Des plans de déplacement locaux comprenant des engagements précis assortis de délais de la part des institutions locales
- Motiver les comportements soutenable, tels que des campagnes pour encourager le « vélotaf »
Pour plus de détails, cf [lien](#).

LC





3. Des nouvelles de la FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette)

Réseau Vélo 78 et les associations du collectif SGBS sont adhérentes de la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

La FUB mène de nombreuses actions pour le compte de ses associations adhérentes (actions pro-vélos, évènements, centre de données et de documentation, lutte contre le vol, apprentissage de la mobilité, ...). cf [lien](#)

Le [prochain congrès annuel de la FUB](#) se tiendra les 9 et 10 mars 2023 sur la thématique "Le vélo, incontournable dans l'après tout-voiture" – précisions à venir.

Désormais forte de plus de 500 associations adhérentes et du succès de l'opération « Baromètre des Villes Cyclables », la FUB a adapté son fonctionnement à cette nouvelle dimension.

Charte « vision 2030 »

La FUB se dote des moyens d'affirmer la personnalité du collectif qu'elle représente. En juin 2022 elle a réuni ses objectifs et ses moyens d'actions en une charte intitulée « vision 2030 ». Son contenu est accessible par [ce lien](#).

Désormais les associations composant la FUB doivent s'engager sur cette charte. Il n'a pas été difficile pour RV78 et MDB de s'y conformer car elle recoupe une vision que notre association soutient de longue date.

Vision 2030

Modification des statuts

La FUB envisage de faire évoluer ses statuts pour adapter la structure de la fédération à l'évolution de ses activités et la diversification de son réseau, et pour la rendre cohérente avec les principes et ambitions de la « vision 2030 ».

Des ateliers se sont tenus dernièrement afin de recueillir l'avis des associations sur la redéfinition de la notion de membre adhérent FUB et la redéfinition de la gouvernance de la FUB à l'échelle territoriale prenant en compte la place des collectifs.

Une étape intermédiaire de ce travail sera proposée lors de la prochaine AG de la FUB le 11 mars 2023.

Baromètre des Villes Cyclables.

Cette enquête périodique fournit une cartographie nationale du ressenti par les usagers de la pratique cycliste et des principaux obstacles à sa sécurité et son confort.

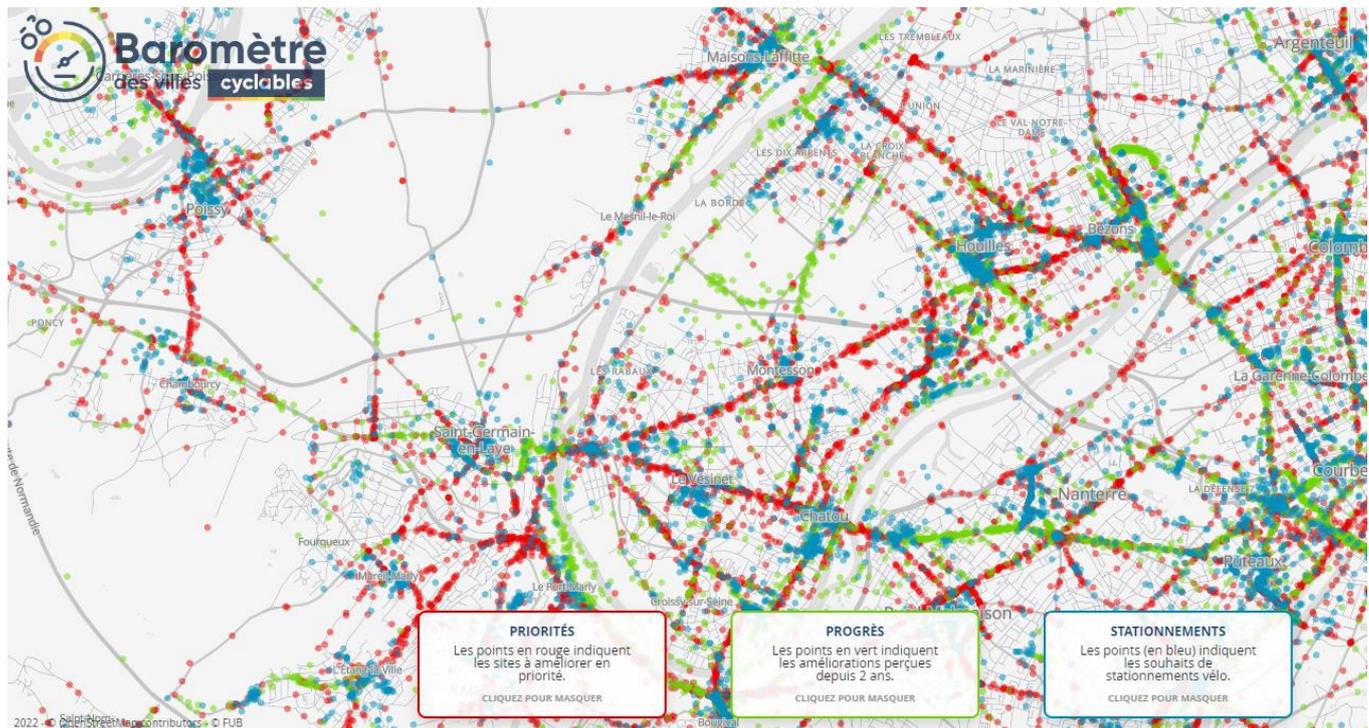
Le [dernier baromètre](#) date de 2021. Son niveau de participation, en nette progression, a été un succès. Cette enquête est très riche d'enseignements et très utile aux usagers comme aux communes pour imaginer en commun un environnement plus accueillant pour le vélo.





La collecte des données auprès des usagers nécessite un fort investissement sur le terrain. Le collectif SGBS s'est ainsi largement impliqué dans l'agglomération pour le baromètre 2021.

Historiquement ces baromètres ont lieu tous les 2 ans. Face à l'effort demandé et à une possible perte d'impact d'une enquête qui reviendrait trop fréquemment, on peut s'interroger : doit-on maintenir un rythme de 3 enquêtes pendant une mandature municipale comme aujourd'hui, ou le réduire à deux voire une en les complétant par des actions de sensibilisation d'un autre type ? C'est une question sur laquelle la FUB travaille.



La FUB et nous

Ces ajustements de fonctionnements, la FUB les aborde de manière participative en sollicitant ses adhérents pour échanger et construire les réponses. MDB est un membre très important de la FUB. Active quand il s'agit de réunir les données sur le terrain Réseau Vélo 78 a toutefois une présence limitée dans les discussions d'orientations.

Avis aux nos adhérents qui seraient intéressés !

JPM



4. Inaugurations de la passerelle Eole

Le 15 septembre 2022, la passerelle a été officiellement inaugurée.

Étaient présents des élus de la Région, du Conseil Général du 78 et du 92, des élus de Nanterre, les maires de Carrières-sous-Seine et de Bezons, le président de la CAGBS... Aucune association n'a été invitée !

Nous déplorons fortement que dans les prises de parole des élus, il n'y ait eu aucune référence aux actions des associations de cyclistes qui se sont pourtant mobilisées les premières sur ce projet.

Côté 78, Réseau Vélo 78 dès les années 2000, avait interpellé les élus locaux, les conseils départementaux du 78 et du 92, la région Ile-de-France en présentant un projet de franchissement de Seine.

À cette époque, M. Joly (maire de Houilles) et M. Bell (maire de Montesson) ont été réceptifs à notre demande et nous ont aidés dans notre démarche en portant le projet au conseil départemental et à la région Ile-de-France.

22 ans après, la passerelle est opérationnelle !





5. Passerelle Eole, sondage auprès des utilisateurs

Après des années d'attente, de rebondissements, la passerelle Eole est enfin réalisée et inaugurée..

Au mois d'octobre, nous voulions nous rendre compte de son impact réel sur la circulation des 2RNM (*2roues non motorisées*).

Qui sont-ils ? Combien sont-ils ? D'où viennent-ils ? Où vont-ils ? Beaucoup de questions intéressantes se posent sans avoir encore de réponses.

Aussi, nous avons élaboré un questionnaire précis destiné à être soumis à tous les 2RNM utilisant la passerelle pendant une heure de pointe le matin et le soir d'une même journée.

C'est donc à trois, Jean-Philippe, Catherine et Lionel que, placés à la sortie de la passerelle Eole côté Bezons, avec nos questionnaires en main, nous avons interrogé plus de 100 personnes le matin et le soir du jeudi 22 septembre.

Il fallait être rapide et efficace car nous savions que beaucoup étaient pressés, en se rendant sur le lieu de leur emploi. En moins de 1 minute, une personne répondait au questionnaire. Belle performance !

Beaucoup nous ont parlé de leur situation propre, des aménagements cyclables de leur commune, des améliorations à apporter, du stationnement vélo et quasi systématiquement du manque d'accès à la passerelle.

Avant même de faire le décompte précis, il était flagrant que la fréquentation était importante.

Observations et Analyse du trafic

sur la passerelle EOLE, côté Yvelines/Val d'Oise



Résultats

La phase terrain terminée, nous avons exploité les réponses du questionnaire au sein d'un document synthétique, dont voici les principaux résultats :

- Le matin entre 8h et 9h, 145 personnes ont emprunté la passerelle dont 92% dans le sens 78/95 → 92
- Le soir entre 18h et 19h, 111 personnes ont emprunté la passerelle dont 89% dans le sens 92 → 78/95
- 40% des personnes étaient des femmes
- 33% des personnes prenaient les transports en commun ou la voiture avant l'ouverture de la passerelle !
- Les trottinettes représentent 12% du flux et les vélos 88%
- Le lieu de départ est Houilles (44%), Carrières (17%), Sartrouville (16%)
- Le lieu d'arrivée est Nanterre (33%), La Défense (26%), Colombes (8%)
- Le soir 72% des personnes empruntent la rue de la Pâture (vers Houilles, Sartrouville), 21% des personnes empruntent la route de Bezons (vers Carrières, Chatou, Montesson) et 3% des personnes empruntent la rue Daubigny vers Bezons.
- 2 scooters ont utilisé la passerelle.

Vous pouvez consulter ce document cf [lien](#).



La fréquentation de la passerelle est très bonne

La fréquentation de la passerelle est très bonne alors que son existence et ses accès ne sont pas encore très connus. Il est incontestable que la fréquentation augmentera fortement.

La passerelle Eole constitue un maillon important du futur RER-V (itinéraire capacitaire, sécuritaire et direct) entre Paris et Cergy via Houilles Carrières, Sartrouville, et Maisons-Laffitte.

Les 33% des nouveaux utilisateurs confirment que les aménagements qualitatifs favorisent la conversion aux mobilités douces. Il faut donc créer des aménagements pour augmenter le report modal vers les mobilités douces.

L'aménagement d'un deuxième itinéraire apparaît nécessaire entre Montesson-Carrières et la passerelle.

Le cycle des feux du carrefour au débouché de la passerelle est à optimiser.

Pour les 2RNM arrivant sur le carrefour, le feu cycliste est toujours au rouge.

Il faut donc appuyer sur le bouton d'appel pour enclencher le passage du feu au vert. L'attente peut être de quelques secondes minimum et atteindre **1,5 minute**.

Ce temps de 1,5min est trop long pour la majorité des utilisateurs et engendre le non-respect du feu, ce qui est dangereux notamment du fait du manque de visibilité par rapport à la route de Bezons.

Pour diminuer le temps d'attente au feu cycliste; il faudrait inclure dans le cycle des feux une deuxième phase d'une dizaine de secondes dédiée aux 2RNM, ce qui ne devrait pas perturber excessivement les automobilistes.

Le feu cycliste est mal placé, trop en retrait par rapport au carrefour.

Il devrait se situer bien plus en avant dans le carrefour (sur la ligne où spontanément tous les cyclistes non respectueux du feu s'arrêtent pour se préparer à traverser).

En outre, les personnes qui vont sur la piste provisoire vers la rue Daubigny considèrent que le feu cycliste tel qu'il est placé bloque l'accès à la piste.

Pour ces deux raisons il est souhaitable déplacer le feu en l'avancant vers le carrefour

2 roues motorisées

Pendant les 2 heures de comptage, 2 scooters ont utilisé la passerelle.

Ce problème est hélas récurrent sur les aménagements cyclables et les usagers s'en plaignent.

Les associations de cyclistes ne souhaitent pas que la circulation des vélos et trottinettes soit entravée par des barrières trop filtrantes.

L'utilisation de caméras de surveillance et des contrôles de police est à déployer.

À ce jour, nous constatons que les livreurs à scooter représentent une grande part des 2 roues motorisées.

JPM
LC



6. Passerelle Eole, accès côté Yvelines

Un tracé s'impose

Courant 2022, lorsqu'il a été question de l'inauguration de la tant attendue passerelle EOLE, il est apparu rapidement que les accès cyclistes à cette passerelle étaient loin d'être satisfaisants et qu'aucun plan n'existait pour les améliorer à brève échéance.

Cette situation était préoccupante, au regard du volume de cyclistes espéré sur cette passerelle qui constitue un trajet privilégié entre Houilles, Carrières, Sartrouville et Nanterre, La Défense, voire Paris.

Le RER-V4 projeté entre Paris et Cergy prévoit d'emprunter la passerelle EOLE : c'est la perspective à terme d'un haut niveau de qualité des accès, selon les standards définis par le CEREMA (continuité, largeur, isolation de la circulation automobile).

Cependant, même encore imparfait au regard des standards, un tracé s'imposait pour que les cyclistes atteignent dès maintenant la passerelle en sécurité, de manière directe et si possible confortable depuis Houilles/Sartrouville, mais aussi depuis Carrières.

Réseau Vélo 78 a alerté l'agglomération CASGBS et les communes de Bezons, Carrières et Houilles sur cette urgence.

Récupérer une bande de terrain sur le talus SNCF

Il est clair que la possibilité de récupérer le bas du talus SNCF au bénéfice d'un aménagement cyclable apporterait la solution. Mais la SNCF est une vieille dame qui n'aime pas être brusquée. Même si à ce jour, la SNCF donnait son accord, il faudrait au moins 2 ans et demi avant d'entamer les travaux, en sous-entendant que tous les problèmes de coûts soient également réglés.

Suggestions de Réseau Vélo 78

À titre de contribution spontanée, nous avons multiplié les suggestions pour un itinéraire provisoire. Nous avons réalisé plusieurs études sur le terrain pour les conforter et répondre aux contraintes de Bezons, Carrières et Houilles.

Vu qu'un fort contingent d'utilisateurs viendrait de Houilles et Sartrouville, un itinéraire efficace se devait de longer la voie ferrée. Un tel itinéraire permettrait aussi aux cyclistes de Carrières de se raccorder par la rue Paul Doumer plus sécurisante que la route de Bezons.

Pour ménager une bande cyclable, nous avons proposé de récupérer l'équivalent en largeur d'une voie de circulation automobile en mettant en sens unique les rues de la Pâture et du Tonkin et en supprimant du stationnement rue de la Convention.

Toutes les objections des communes ont fait l'objet de propositions d'adaptation.

Le stationnement rue de la Convention est incontournable ? Nous proposons une alternative par la Rue Pierre-Curie de l'autre côté de la voie ferrée imposant cependant deux franchissements de la voie depuis Houilles.

Le sens unique est incompatible avec la circulation des bus ? Nous montrons que le bus peut emprunter la rue de la Rivière ... comme dans le passé.

Les poids-lourds doivent obligatoirement circuler à double sens dans la zone Industrielle. Nous proposons de récupérer une bande cyclable en réduisant l'emprise du parking longeant la zone Industrielle.

Itinéraire (provisoire) retenu par Carrières-sur-Seine

Finalement, compte tenu qu'il est impossible à moyen terme de récupérer une bande de terrain sur le domaine SNCF et que la commune de Carrières a objecté que le parking est indispensable au fonctionnement de la zone industrielle, la même commune a donc acté un itinéraire via le collège des Amandiers.

C'est dommage car excentré, il exclue de facto beaucoup de cyclistes notamment de Houilles et de Sartrouville, et il occasionne également un détour conséquent d'environ 500 mètres.



7. Deux Itinéraires vélo conseillés de la passerelle Eole à La Défense

L'itinéraire pour se rendre à La Défense n'est pas encore optimisé car des projets et des travaux sont en cours. Patience.

Néanmoins, en attendant leurs réalisations, 2 itinéraires intéressants sont possibles.

Itinéraire 1 [cf lien](#)

Ce trajet (4.7km) entre la passerelle Eole et le Parvis de La Défense, en passant par l'Arena est relativement sécuritaire car il est majoritairement sans voitures. :

1_ en sortie de passerelle Eole, continuer tout droit rue Jean Perrin

2_ emprunter à droite avant l'A86, la passerelle qui enjambe la D986. De conception ancienne, elle comprend un pan incliné à chaque extrémité, avec des ruptures de pente.

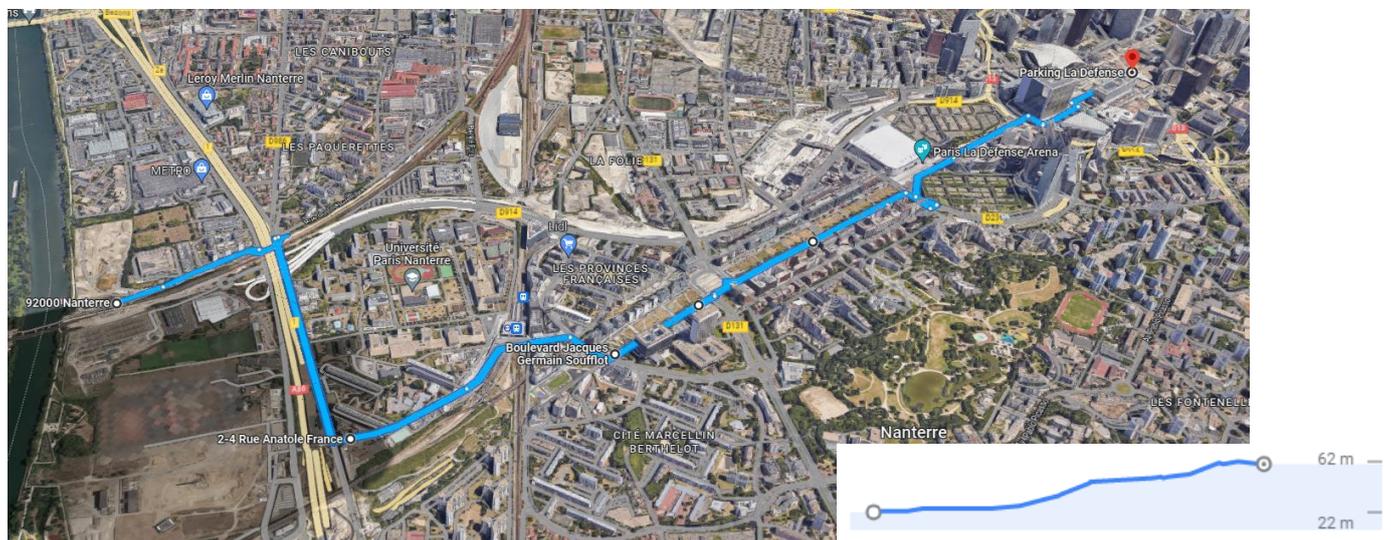


3_ en sortie de la passerelle, prendre à gauche sur le trottoir, la piste cyclable rue de la République (parallèle à la D986). Ensuite, il faudra utiliser deux passages piétons pour traverser deux voies à forte circulation. Continuer pendant environ 500m jusqu'à la rue Anatole France.

4_ prendre à droite la rue Anatole France (aménagée en vélo rue). Petit dénivelé pour aboutir devant la gare de Nanterre Université, descendre jusqu'au boulevard des Provinces Françaises

5_ prendre à droite le boulevard des Provinces Françaises sur 100m

6_ prendre à gauche la piste cyclable qui commence par une petite bosse de 40m un peu raide sur le Boulevard du 17 Octobre. Continuer tout droit pendant 1.5km jusqu'au Parvis de La Défense





Itinéraire 2 cf [lien](#)

Ce trajet (4.2 km) permet de rejoindre assez directement les aménagements cyclables de la D992 (axe pont de Bezons-La Défense) au niveau du pont SNCF. Il est intéressant pour se rendre à Courbevoie, la Garenne-Colombes ou au quartier nord de la Défense. Mais la voirie en sortie de la deuxième passerelle et la D992 ne comprend pas d'aménagement cyclable.

1_ en sortie de passerelle Eole, continuer tout droit rue Jean. Perrin.

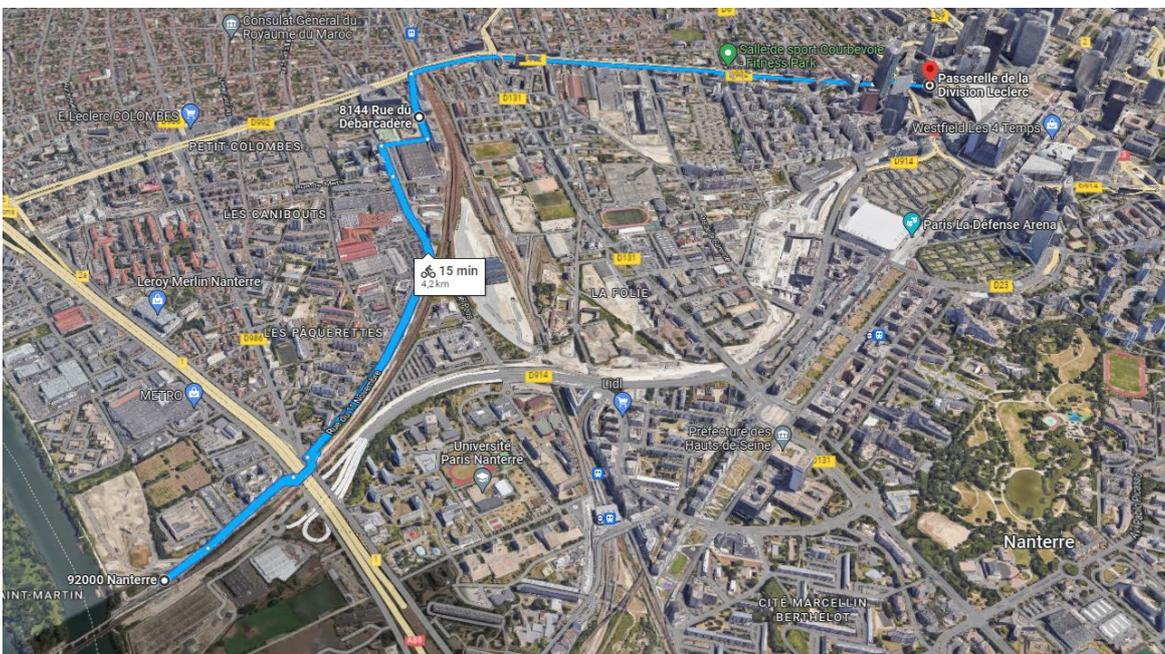
2_ emprunter à droite avant l'A86, la passerelle qui enjambe la D986. De conception ancienne, elle comprend un pan incliné à chaque extrémité, avec des ruptures de pente.



3_ continuer tout droit rue du 11 Novembre, puis rue Noël Pons, rue d'Estienne d'Orves jusqu'à la D992.

soit

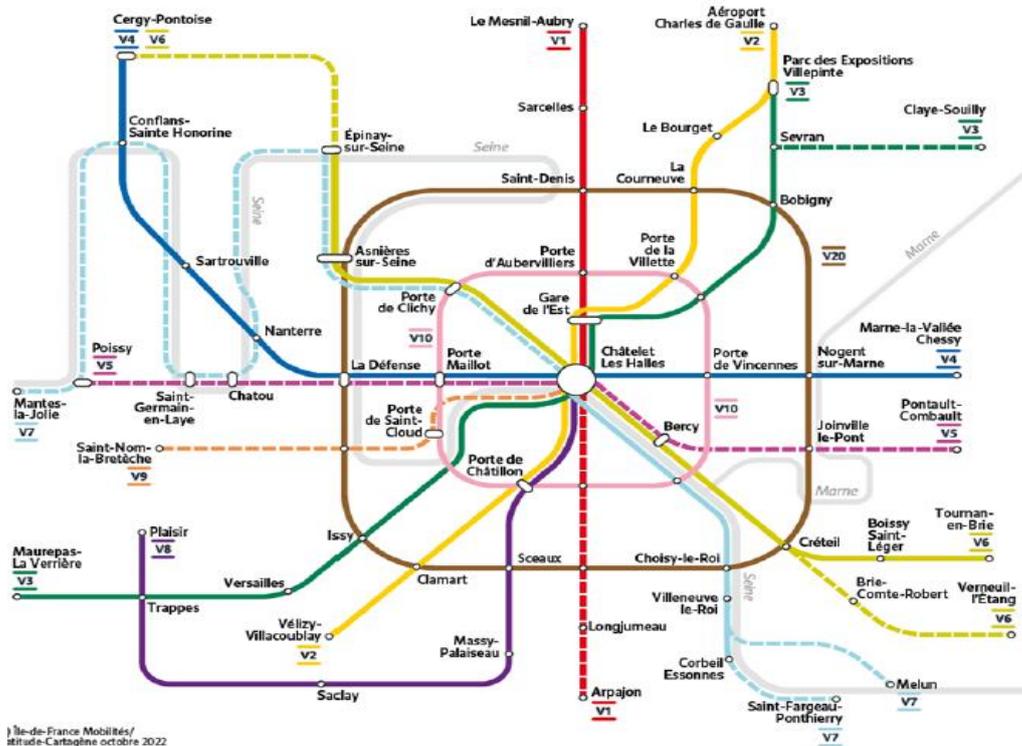
3a_ continuer tout droit rue du 11 Novembre, puis rue Noël Pons, rue d'Estienne d'Orves, Tourner à droite rue Jacqueline Auriol et à gauche rue du Débarcadère pour arriver juste avant le pont SNCF sur la D992.



Nous vous conseillons vivement d'essayer ces itinéraires afin de choisir celui qui vous convient le mieux, en fonction de votre destination, de votre temps disponible, de la sécurité souhaitée...



8. Futur RER Vélo



Le RER-V signifie littéralement le **Réseau Express Régional Vélo** bâti sur le modèle des transports en commun avec 9 lignes cyclables qui relieront les grands pôles de l'Île-de-France.

Le RER Vélo a été élaboré par le Collectif Vélo Ile-de-France. Il est soutenu par la Région Ile-de-France qui le finance majoritairement. Il sera pris en compte comme un nouveau réseau intégré aux autres réseaux déjà existants (RER, métro M, bus B, tramway T) et qui sera repéré par la lettre V.

Ce réseau va sans nul doute devenir la référence des aménagements et projets cyclables en Ile-de-France. Il projette 650 km d'aménagements dont 200 km le long de voies d'eau avec 45 % d'aménagements existants, en piste séparée ou voies vertes :



Charte du RER-V

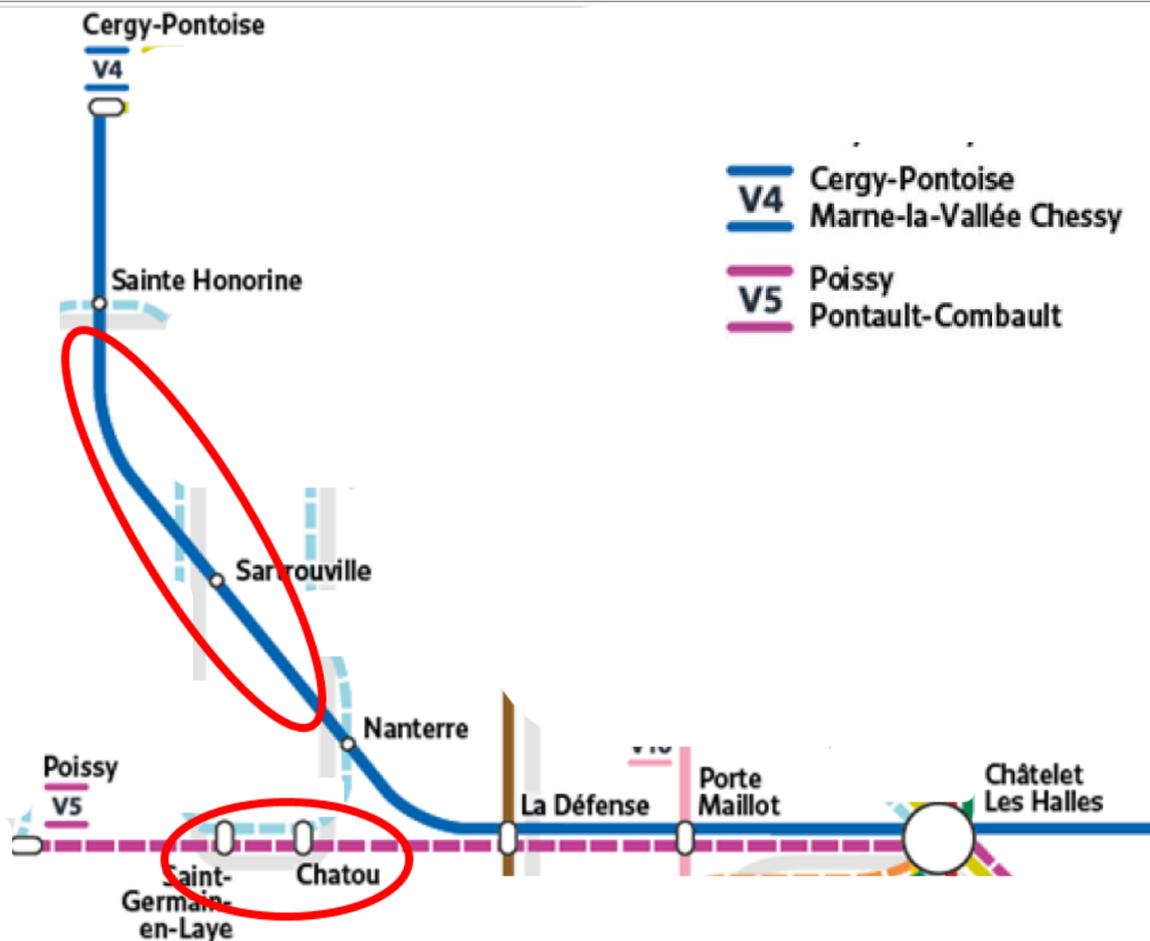
Continuité : Pour que les ponts et carrefours ne soient plus des obstacles insurmontables.

Capacité : pour rouler en nombre, entre amis, collègues ou avec vos enfants et se doubler en toute sécurité.

Efficacité : pour des déplacements confortables à vélo, sans arrêts et ralentissements incessants, avec une signalisation claire.

Sécurité : pour que les débutants comme les cyclistes confirmés y soient à l'aise.

Notre agglomération est traversée par les lignes V4 et V5 du RER Vélo





9. Pont de la 2^{ème} DB, entre Sartrouville et Maisons-Laffitte

Concernant l'aménagement du pont de la 2^{ème} DB entre les communes de Sartrouville et de Maisons-Laffitte, en travaux actuellement, nous avons réfléchi à des solutions provisoires en attendant un aménagement pleinement satisfaisant de type passerelle.

Ce pont est un passage obligé pour de nombreux cyclistes au quotidien (collégiens, taffeurs). Le REV V4 et l'ouverture de la passerelle Eole vont intensifier son usage.

Le pont de la 2^e DB est situé sur la RD308 entre Maisons-Laffitte et Sartrouville. Il comporte :
Un accès routier orienté vers Sartrouville
Un accès routier orienté vers Maisons-Laffitte

Deux accès piétons vers le quai de Seine à Sartrouville empruntant 2 escaliers orientés l'un vers l'aval, l'autre vers l'amont.

Ces 2 escaliers sont équipés d'un rail pour vélos mais la forte pente les rend impraticables pour de nombreux cyclistes.



Le pont est emprunté par les véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons.

- Le trafic motorisé est important, avec beaucoup de poids-lourds, bus et cars.
- Pour les cyclistes, c'est le point de passage du RER-V4, branche majeure du RER-V.
- C'est aussi un passage important pour les lycéens cyclistes et piétons : en effet, le lycée de secteur pour les habitants de Maisons-Laffitte et une partie des habitants du Mesnil est à Sartrouville (Evariste Gallois). Deux autres lycées importants se trouvent en outre aussi à Sartrouville.

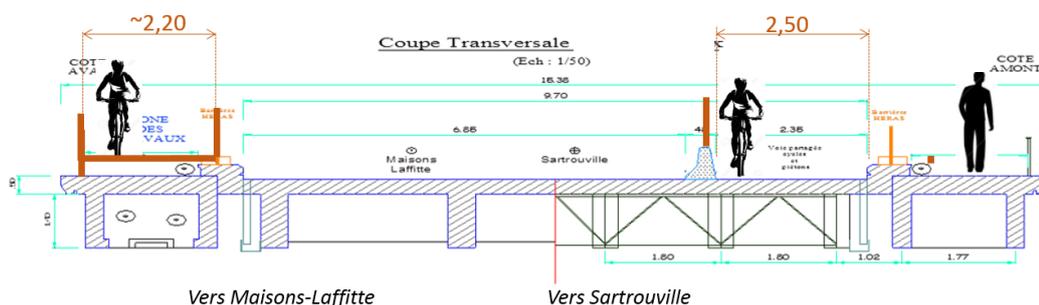
Une solution satisfaisante pour tous les usagers nécessiterait d'adjoindre des passerelles latérales pour les circulations douces

Face au délai d'une telle réalisation et compte tenu de l'objectif de délai du RER-V4, une solution de court terme sera nécessaire dans le cadre de l'infrastructure existante

Cette solution de court terme a vocation à être provisoire en anticipation d'une solution pleinement satisfaisante.

Elle est schématisée par la figure suivante :

Pont de la 2^e DB - Solution provisoire de court terme Conforme aux recommandations du CEREMA

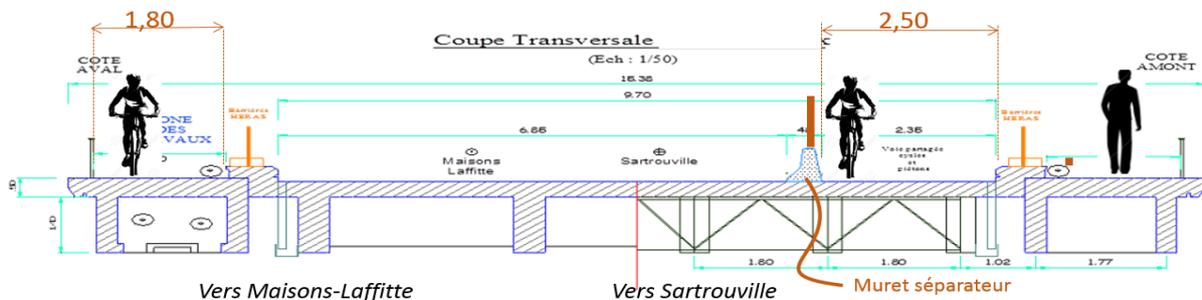




- Il est à noter qu'en cas de nécessité de fractionnement des travaux, une solution provisoire de court terme pourrait être envisagée bien qu'elle ne soit que partiellement conforme aux recommandations du CEREMA :
- Côté aval le trottoir est converti en piste cyclable sans modification.
- La largeur de la piste cyclable côté aval reste toutefois en deçà des recommandations du CEREMA du fait de la largeur préexistante du trottoir (1,80 mètres au lieu de 2,5 mètres/2,0 mètres mini requis).

Cette solution a toutefois l'avantage de pouvoir apporter rapidement un premier niveau de sécurisation et elle n'obère pas la réalisation de la solution provisoire conforme par la suite.

Pont de la 2^e DB - Solution provisoire de très court terme Partiellement conforme aux recommandations du CEREMA



En cas de nécessité de fractionnement des travaux, une solution provisoire partiellement conforme pourrait être envisagée :

- Côté aval le trottoir est converti en piste cyclable sans modification.
- La largeur de la piste cyclable côté aval reste toutefois en deçà des recommandations du CEREMA du fait de la largeur préexistante du trottoir (1,80 mètres au lieu de 2,5 mètres/2,0 mètres mini requis).
- Cette solution a toutefois l'avantage de pouvoir apporter rapidement un premier niveau de sécurisation et elle n'obère pas la réalisation de la solution provisoire conforme par la suite.

Bilan

- La solution proposée permet d'envisager une circulation cycliste sur le pont de la 2eDB aux normes du RER-V.
- La solution impose toutefois la perte du trottoir aval, ce qui ne devrait pas constituer une gêne importante pour les piétons
- Une solution définitive avec passerelles latérales permettrait de rétablir un trottoir des 2 côtés du pont tout en gardant aussi un dispositif cyclable de qualité

LL
JPM



10. RER-V4 à Carrières, à Houilles et à Sartrouville

Ce tronçon, entre la passerelle Eole et le Pont de Maisons Laffitte déjà très fréquenté par les cyclistes deviendra la colonne vertébrale du RER-V4.

Actuellement, il comporte de nombreuses difficultés qui rebutent et contraignent de nombreux cyclistes.

Pour qu'il devienne conforme aux standards d'un RER Vélo il faudra l'aménager pour qu'il atteigne les objectifs de continuité, capacité, efficacité et de sécurité. Voir §8.

Logiquement, il faut s'appuyer sur la voie SNCF, véritable colonne vertébrale, rectiligne de Seine à Seine, pour aboutir à une liaison cyclable de 4.8km. cf [lien](#)

Aucun autre tracé n'apportera autant d'avantages.

À Carrières, nous avons bon espoir d'aboutir à un tracé rectiligne. Voir §6.

À Houilles, le tracé par la gare, rue Robespierre et Rue de la Paix le long de la voie SNCF est à l'étude. L'optimisme est de mise.

À Sartrouville, la logique conduit à créer un aménagement le long de la voie SNCF, rue Turgot, jusqu'à la rue de la République, dans la continuité de l'aménagement sur Houilles. De ce fait, la liaison entre les quais de Seine à Sartrouville (disposant déjà d'un aménagement), la gare de Sartrouville, la gare de Houilles/Carrières et la Passerelle Eole serait directe.

Cela nécessite une ré-étude de l'emprise des stationnements automobiles rue Turgot et sans doute une diminution de l'offre de place de stationnements.

Des possibilités existent, rogner le trottoir côté opposé à la voie SNCF, insertion du stationnement automobiles entre les arbres...

L'enjeu est énorme pour le RER-V. Aucun autre maillon cyclable ne peut être aussi efficace. Surtout pas la traversée du pont de la Ruine qui sera une source de conflits, d'insécurité autant par le trafic, que par le dénivelé.

Opposition de la commune de Sartrouville

À ce jour, la commune de Sartrouville s'oppose à modifier le profil de la rue Turgot, annulant de fait le tracé idéal du RER-V.

En contestant ce tracé évident, la commune de Sartrouville tout en ne proposant pas d'alternative adaptable aux exigences du RER V s'inscrit dans une position de repli, n'acceptant pas et ne comprenant donc pas l'extraordinaire opportunité qu'apportera le RER Vélo dans notre société qui souhaite plus de place pour les modes de transport non polluants.

Mais soyons optimistes, en espérant un changement d'orientation...



11. RER- V5 ligne Paris-Poissy

RER-V
Situation de la ligne
régionale
V5 Paris / Poissy



Situation sur Paris

Des pistes cyclables bidirectionnelles relient actuellement le centre de Paris à la Porte Maillot. Les travaux sont en cours pour le franchissement de la Porte Maillot en lien avec le chantier d'Eole.

Situation dans les Hauts-de-Seine

- La ligne est actuellement en cours de réalisation sur l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly (piste bidirectionnelle d'un côté et contre-allée cyclable de l'autre)
- Une piste provisoire bidirectionnelle existe sur le pont de Neuilly et en traversée autour et sous La Défense. Il est acquis qu'elles seront pérennisées, les études sont en cours.
- Des pistes unidirectionnelles provisoires existent pour traverser les villes de Puteaux, Nanterre et Rueil-Malmaison jusqu'au Pont de Chatou. Elles seront remplacées par des pistes bidirectionnelles dont les travaux sont programmés pour fin 2023.

Situation dans les Yvelines

- Les traversées des Ponts de Chatou et du Pecq sont étudiées par la CASGBS, il y a actuellement un vague aménagement provisoire peint sur les trottoirs.
- La traversée des villes de Chatou, le Vésinet et Le Pecq n'est pas aménagée, mais un projet du département des Yvelines prévoit de créer deux pistes unidirectionnelles.
- Il n'y a pas d'étude en cours entre le Pont du Pecq et Poissy, mais il existe actuellement des morceaux discontinus de pistes.

La ligne **V5** avance donc à très bonne vitesse sur le territoire de Paris et des Hauts-de-Seine : les maires et le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine ont accepté tant l'aménagement de pistes provisoires en 2020 que leur pérennisation aux normes du RER-V, dont les travaux sont d'ores et déjà lancés ou programmés.

Dans notre agglomération et dans les Yvelines, la situation est insatisfaisante. Les maires ont rejeté l'aménagement provisoire souhaité par le préfet en 2020. Puis le département a conçu un projet en dehors du cahier des charges du RER-V. Il a le grand mérite d'exister, mais il est loin de créer une piste à haut niveau de service comme le sera la ligne **V5** entre Paris et le Pont de Chatou.

Nos associations ont été consultées. Le projet vise à créer deux pistes unidirectionnelles de chaque côté de la D186, entre le stationnement et les allées d'arbres.

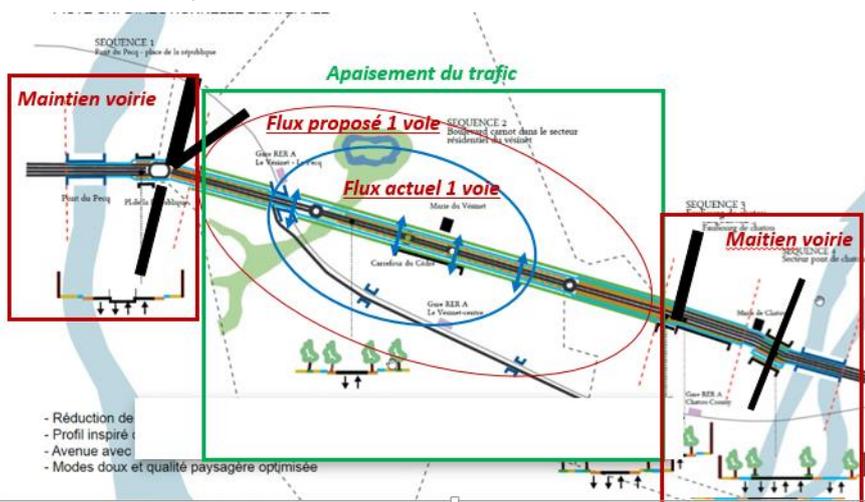
Nous avons réalisé plusieurs sessions de comptage du trafic et suggérons quatre types d'amélioration :



1 Extrait de nos comptages réalisés Place de la République

1_ la séparation nette entre les trottoirs et les pistes, en particulier devant les commerces, sans exception, par suppression de places de stationnement automobile, plutôt que le recours à des espaces exigus partagés entre piétons et cyclistes, au demeurant illégaux. Nous avons a priori été entendus.

2_ l'élargissement des pistes sur la partie centrale, au Vésinet et à Chatou (pour la partie entre Le Vésinet et le Bd de la République), sauf à l'approche du souterrain de la place de la République. Ce tronçon routier alterne actuellement des passages de 1x2 voies et 2x2 voies, pour un trafic deux fois moindre que sur les ponts. Il est bordé latéralement de places de stationnement peu utilisées. Plusieurs solutions sont possibles : l'uniformisation de la chaussée à 1x2 voie, la suppression du stationnement, ou encore la combinaison des deux solutions qui pourrait transformer ce boulevard routier agressif en un espace apaisé. L'espace récupéré pourrait être partagé entre l'élargissement de la piste et la végétalisation avec plantation d'une seconde rangée d'arbres, avec maintien de quelques places de stationnement éparses.



Le trafic est déjà à 1 voie sur plusieurs tronçons du Bd Carnot



3_ la sécurisation des intersections tout au long du tracé, en intégrant les dernières normes du CEREMA. Cette sécurisation sera beaucoup plus aisée sur une 1x2 voies qu'une alternée de 2x1 et 2x2. Elle sécuriserait aussi les traversées piétonnes et réduirait le bruit. Les études restent en cours et nous espérons qu'elles intégreront ce point. Place de la République (dit Rond-point du Pecq), le CD78 propose de créer un giratoire. Nous suggérons qu'il soit un giratoire à îlots tel que préconisé par le CEREMA, cela reste à l'étude.



Nous faisons aussi des propositions sur l'avenue de la Paix pour améliorer le débouché du pont Georges Pompidou du Pecq.

Nous espérons donc que le projet existant sera amendé pour que la piste prévue entre les deux points offre un niveau de sécurité et de confort attractif pour les cyclistes, tout en améliorant le confort et la sécurité pour les piétons et en apaisant le trafic automobile.

EHC

12. Cohabitation entre piétons et cyclistes

Les piétons et les cyclistes sont souvent amenés à partager le même espace en ville. Et cette cohabitation n'est pas toujours harmonieuse. Pour s'en assurer, il suffit de faire quelques recherches sur internet pour constater de nombreuses critiques, en particulier en provenance des piétons, mais les cyclistes ont également quelques sujets de mécontentement. Le New York Times parle du chaos (mayhem) parisien.

Quels sont les principaux griefs ?

Vus par les piétons, les cyclistes :

- Roulent sur les trottoirs
- Frôlent les piétons à des vitesses exagérées
- Utilisent les passages piétons pour traverser les rues
- Ne respectent pas la signalisation et plus généralement le code de la route

Vus par les cyclistes, les piétons :

- Marchent sur les pistes cyclables
- Traversent sans tenir compte des feux
- Ne regardent pas avant de traverser une rue
- Occupent toute la largeur des voies partagées piétons – vélos. Comme un gaz dans une bouteille les piétons occupent tout l'espace disponible !
- Sans oublier le maître à droite, le chien à gauche et la laisse entre les deux
- Changent de trajectoire de façon aléatoire sans prévenir

Pourquoi les piétons et cyclistes français ont-ils autant de mal à coexister alors que cette cohabitation ne pose pas de problèmes dans des pays comme le Danemark et les Pays Bas ?

Les raisons sont à rechercher dans le manque de culture vélo d'une partie de la population, (à Amsterdam le piéton est un cycliste qui a mis pied à terre, ça aide), et très largement dans le mauvais aménagement de l'espace urbain.





La culture vélo

La Covid et la crise actuelle de l'énergie ont provoqué une forte augmentation de l'usage du vélo pour les transports au quotidien amenant dans les rues de nouveaux cyclistes n'ayant peut-être pas encore appris les bons comportements.

D'une façon générale la culture vélo n'est pas suffisamment développée en France. Le bon comportement dans les espaces communs piétons - vélos doit être enseigné dans les écoles. Nous avons retrouvé un magnifique code de la route illustré pour les enfants piétons et cyclistes publié dans les années 50. Il est visible sur le [site de Réseau Vélo 78](#).

La balle est dans notre camp, à nous cyclistes de montrer l'exemple en étant attentifs et en étant courtois lorsque nous croisons des piétons.

Pour l'ensemble de la population, il faudrait réaliser des campagnes de sensibilisation comme cela a été fait dans la ville de Bolzano en Italie.

Aménagement de l'espace

Il est évident que les conflits sont très largement provoqués par le manque d'espace dédié aux cyclistes en France. L'urbanisme français est pensé pour la voiture et inadapté à la cohabitation cycliste-piéton.

(Voir l'excellent article publié sur le site [Reddit](#), page pleine de remarques très intéressantes)

Les feux aux intersections, les stops et autres passages piétons sont imposés par les automobiles. Les piétons et cyclistes peuvent très bien s'en passer. Je me souviens que lors d'un séjour à Pékin, je traversais les rivières de cyclistes en marchant régulièrement sans à-coups ni changements de direction. Le flot s'écoulait autour de moi sans heurts.

La route est dédiée aux automobiles (70% de l'espace à usage de la circulation), le trottoir est dédié aux piétons. La piste cyclable pour les cyclistes est généralement absente et les cache misères inventés par certaines municipalités ne résolvent pas les problèmes : les bandes cyclables tracées sur les trottoirs pour laisser la place au stationnement voitures sont très mal acceptées, à juste titre, par les piétons. Et que penser de cette invention grotesque des axes partagés ! Qu'en est-il des autres axes ? Maisons-Laffitte a créé des vélos-rues ce qui est profitable bien que les voitures y sont encore autorisées.

Il est urgent que nos élus revoient la distribution de l'espace, aujourd'hui essentiellement attribué à l'automobile, le moyen de transport le plus inefficace en termes d'utilisation de cet espace, en faveur des piétons et des cyclistes.

Il reste beaucoup à faire et certaines communes n'ont pas encore compris qu'il est temps de remettre l'automobile à sa place. Ainsi dans l'éditorial du maire de Sartrouville, dans le numéro de novembre consacré aux différentes mesures pour économiser l'énergie, celui-ci se félicite des mesures prises par la ville : éclairage public LED, extinctions la nuit, remplacement de chaudières... mais rien n'a été fait pour favoriser les circulations douces permettant de réduire l'usage de la voiture, il ne dit pas un mot non plus sur ce sujet dans les recommandations pour les citoyens.

PL



13. Réduire le stationnement automobile sur voirie

Extrait des « *Réflexions de fin de mandat sur le développement des déplacements actifs à Gentilly (marche et vélo)* »
André Estevez Torres 2/7/2020, avec son aimable autorisation.

L'espace public est encore trop inégalement distribué en faveur de la voiture privée, notamment à cause du stationnement sur voirie. Réduire sa place est à la fois une mesure des plus utiles pour récupérer de l'espace public pour piétons et cyclistes et des plus difficiles à mettre en œuvre.

Le CEREMA et l'association Rue de l'Avenir ont une analyse très intéressante sur le sujet.4. Gentilly a sensiblement progressé sur ce dossier grâce au stationnement payant.

Cependant, nous avons vu pendant la mandature 2014-2020 que l'équilibre financier de la Délégation de Service Public (DSP) de stationnement contraignait trop fortement une politique nécessaire de réduction du stationnement sur voirie. Quelques idées :

- D'abord évaluer les besoins de stationnement, tant pour les habitants que pour les passants. À la fois sur la voirie, en privé et en institutionnel (HLM, grandes entreprises). Et notamment sur les nouvelles constructions.
- Utiliser au maximum les parkings privés non utilisés. Soit avec des plateformes privées de partage (applications internet) ou des accords avec les acteurs privés et publics.
- Faire payer au stationnement son coût réel. Exemple de chiffrage pour Gentilly :

Il coûte 100 €/an pour une place règlementaire de 10 m². Ceci est à comparer avec trois montants :

1. les **droits de voirie** pour les travaux sont de 12€/m²/mois ou **1440 €/an** pour 10 m².
2. le **tarif d'occupation** d'une terrasse de café, 18€/m²/an ou **180€/an** pour 10 m².
3. le **loyer d'une habitation**. De nombreux propriétaires décident d'aménager leur parking privé en pièce de vie, avec un gain économique privé indéniable et un dommage pour la collectivité. Si on prend un tarif bas, par exemple une valeur moyenne de la location en HLM : 10€/m²/mois, on a **1200 €/an** pour l'équivalent d'une place de stationnement.

=> La place de stationnement sur voirie coûte entre 2 et 14 fois moins cher que ce qu'elle devrait coûter.

Par ailleurs, pour des raisons écologiques, il serait intéressant d'**indexer le prix du stationnement sur le poids du véhicule**, qui est le paramètre le plus fiable pour mesurer son empreinte écologique (mais aussi spatiale).

- **Faire évoluer la Délégation de Service Public de stationnement.**

Le contrat actuel arrive à échéance pendant la mandature 2020-2026. Il serait important de rédiger le nouveau contrat de façon à pouvoir mener une politique ambitieuse de réduction du stationnement sur voirie.

LB





14. La véloroute Paris-Londres en triste état

Etat des lieux

La véloroute Paris-Londres a été inaugurée en juin 2012, deux mois avant l'ouverture des Jeux Olympiques de Londres.

Sur près de **250 km**, de Paris à Dieppe, l'itinéraire propose la découverte à vélo d'une mosaïque de paysages ponctués de châteaux, cathédrales, cités remarquables et jolis villages. Trois régions, sept départements et la ville de Paris sont traversés par l'Avenue Verte London-Paris en France.

La partie anglaise joint Newhaven à Londres.

De nombreux sites lui sont consacrés notamment le site de France vélotourisme cf [lien](#)



Dans les Yvelines, l'itinéraire emprunte 25km entre le pont de Chatou et la passerelle Saint-Nicolas à Conflans-Sainte-Honorine en passant par les bords de Seine dans la plaine de Montesson et la forêt de Saint-Germain.

Si vous avez eu l'occasion de pédaler sur la véloroute au nord de la Forêt de Saint-Germain le long du mur d'enceinte, au-delà de l'étang du Cora, vous avez constaté l'emprise de la végétation qui ne laisse qu'un chemin central marqué par les cyclistes. Pas entretenu, la végétation envahit le chemin avec des ronces, arbustes et herbes de toutes sortes.

Il est quasi impossible de se croiser sans s'arrêter. La vigilance s'impose sur toute la longueur de cet aménagement (1.5km) ou le risque de chute est réel.



Il est complètement anormal qu'un tronçon d'itinéraire cyclable international soit à l'abandon depuis 10ans.





La raison

La raison essentielle est qu'aucune charte d'entretien n'ait été signée lors de la mise en place de ce tronçon. D'un point de vue foncier, cette bande de 5m appartient pour 3m à l'ONF (côté mur) et 2m à la ville de Paris (SIAAP). Cerise sur le gâteau, le SIAAP a récupéré ses 2 mètres pour faire passer un ouvrage technique (sans prévenir personne), ce qui laisse un passage effectif de 3 mètres.

Peu après l'inauguration en juin 2012 de la véloroute Paris-Londres, lors d'une réunion concernant cette portion de véloroute avec le Conseil Général, il avait été notifié que la *commune de Saint Germain devait l'entretenir, en tant que maître d'ouvrage. En effet, le Conseil Général ayant subventionné la commune de Saint-Germain pour cet aménagement, l'usage veut qu'en retour, ce soit le maître d'ouvrage qui assure l'entretien...*

Mais comme aucune convention d'entretien n'a été signée, ni la commune de Saint Germain, ni le Conseil Général, ni avec l'ONF, ni avec le SIAAP, ni avec la CASGBS, personne n'a voulu prendre en charge l'entretien.

Bref, personne ne veut mettre la main à la poche pour entretenir cet aménagement. Mais au quotidien, qui en subit directement les conséquences ? Les cyclistes, qu'ils soient locaux, ou randonneurs au long cours.

Que faire ?

Après 10 ans d'inaction, il est temps de sortir de cette impasse en reprenant un dialogue constructif avec tous les interlocuteurs. Il faut absolument trouver une solution pérenne.

Les cyclistes attendent ce moment avec impatience !

2012

2022



LC



15. Bezons, le chemin de halage

La réhabilitation du chemin du halage sur la commune de Bezons est à l'étude. Il constitue le dernier tronçon sur la boucle de Montesson non réhabilité.

À ce jour, le chemin est en mauvais état ; nids de poules, mares d'eau quand il pleut, ornières (dues aux véhicules). Il faut donc aménager de façon satisfaisante sur environ 1.9km cette continuité cyclable et piétonne, qui doit répondre à de nombreuses exigences.

Les associations Bezons-Environnement Nautilus (association d'habitants des péniches), MDB-Bezons, Réseau Vélo 78 se sont concertées, car directement concernés par l'aménagement du chemin de halage et ont rédigé un document avec des propositions (énumérées ci-dessous).

Nous sommes en attente d'une réunion avec l'agglomération pour faire un point sur l'étude en cours.

Propositions des associations :

- créer deux liaisons directes des berges avec le pont de Bezons, une côté Bezons, une côté Argenteuil
- 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
- créer un revêtement compatible avec des crues
- limiter fortement l'éclairage afin d'éviter des points de fixation de personnes la nuit.



CC



16. Le Mesnil-le-Roi, Voie Verte sur les berges

La première phase

La première phase du projet de voie verte sur les berges de Seine du Mesnil-le-Roi commence à se concrétiser par les travaux de la « Polarité Centrale » en cours. Il intégrera une petite zone humide, un espace libre et un théâtre de verdure.



Détails sur le site de l'agglomération cf [ici](#)

La phase suivante

L'aménagement concernera le raccordement aux pistes cyclables en bord de Seine des communes du Pecq et de Maisons-Laffitte. Le tracé de cette voie verte cheminera à travers des terrains qui nécessitent pour leur acquisition une procédure d'expropriation.

Pour cela, une enquête publique conjointe préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'enquête parcellaire du projet s'est déroulée début Octobre.

Revêtement enrobé à privilégier

Nous avons déposé un document dans le cadre de cette enquête publique.

Ce document précise notre souhait d'utiliser un **revêtement de type enrobé** adapté au déplacement vélo dans cet environnement particulier de chemin longeant la Seine, soumis aux crues.

Le projet prévoit à contrario un **revêtement de type stabilisé**. Très utilisé dans les années 2000, les retours d'expérience à l'usage mettent en relief ses limites d'utilisation.

La répétition des passages de vélo, coups de frein, dérapages agressent le revêtement qui se fragilise et se déforme créant des fissures, petites ornières, des nids de poule, qui se remplissent avec la pluie, fragilisant encore le revêtement.

En cas de crues, le revêtement stabilisé peut être même arraché.

Dans un état dégradé, son utilisation peut devenir difficile pour les Personnes à Mobilités Réduites, les personnes âgées...

Cette dégradation quasi systématique peut intervenir dès quelques mois après sa mise en place.

Il faut donc intervenir et réparer les tronçons, ce qui a un coup important. Ce coup d'entretien n'est généralement pas prévu ou largement sous-évalué.

La conséquence est que de nombreux itinéraires en revêtement stabilisé sont actuellement en mauvais état.

Plusieurs études attestent de la priorité d'utilisation des revêtements enrobés.

Enquête de Vélos et territoire cf [lien](#)

Enquête de Kernàvélo cf [lien](#)

Collectif Cycliste 37 cf [lien](#)

Les associations France Nature Environnement et, l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes F3V sont unanimes sur l'intérêt à employer des revêtements enrobés.

LC



17. Saint-Germain ; les premiers mois de Saint-Germain à vélo

Notre première rencontre pour créer l'antenne a lieu en février 2022. Quelques novices et quelques militants plus aguerris de MDB, avec l'intention de saisir à bras le corps la cause l'usage du vélo au quotidien à Saint-Germain-en-Laye.

Un démarrage sur les chapeaux de roues

En novembre 2021, notre ville a débuté l'étude d'un nouveau schéma directeur de circulation et de stationnement. Une première phase de diagnostic est menée par le cabinet Transitec qui produit un rapport en juin 2022 et présente différents scénarios de refonte du schéma en novembre.

La place des mobilités douces et du vélo doit être impérativement défendue alors que l'utilisation du vélo à Saint-Germain est en plein essor !

Nous devons répondre en urgence à nos premiers questionnements : comment s'inscrire dans ce processus et avoir une réelle incidence sur les prises de décisions ? Comment lister les besoins des usagers en aménagements et monter en compétence ? Comment trouver le temps d'y arriver ? Etc.

Tout d'abord nous avons identifié et investi les espaces de concertation proposés par la mairie. Une adresse mail a été créée pour que les Saint-Germainois puissent donner leur avis sur les questions de mobilité : nous écrivons et demandons à nos adhérents de faire de même lors de la publication de l'étude Transitec. Un militant de l'antenne se fait parrainer pour faire partie du Comité Vélo, instance consultative de la mairie. Nous nous rapprochons de comités de quartier et l'un de nous devient référent de son quartier.

La problématique de l'usage du vélo dans notre ville est bien évidemment interconnectée à celles des villes qui nous entourent. Nous rejoignons rapidement le Collectif Saint-Germain Boucles de Seine et Réseau Vélo 78 qui nous font bénéficier de leurs conseils et expériences de terrain. Nous souhaitons vivement nous saisir du dossier RER Vélo sur notre commune.

En parallèle, nous devons étoffer notre base d'adhérents, nous faire connaître des habitants, des usagers du vélo, des associations et des élus.

Adhésion à la Maison des Associations

Quelques démarches administratives et demandes de parrainages plus tard, nous adhérons à la Maison des Associations de Saint-Germain qui nous ouvre les portes du Forum des Associations, auquel nous participons en septembre.





Nous recevons de nombreux retours des Saint-Germainois sur le manque de place de stationnement vélo, les points noirs en matière de pistes et de sécurité, des demandes de "Covelotaf" en direction de Paris et de sorties vélo.

Nos activités

Ensuite, en fonction de la disponibilité de nos bénévoles, nous organisons des moments de rencontres. En novembre nous avons relayé la campagne Cyclistes Brillez de la FUB avec des actions sur le Pont du Pecq avec la CASGBS et au Quartier du Bel-Air. L'organisation de balades permettent de nous retrouver sur des temps plus conviviaux et de répondre à la forte demande exprimée de sorties à vélo.

La première en mai a regroupé une trentaine de cyclistes sur un circuit de pistes cyclables et chemins jusqu'à la base nautique de Cergy.

Une autre balade en matinée en septembre nous a emmenés jusqu'à Triel-sur-Seine.



En quelques mois d'existence, nous espérons avoir inscrit durablement *Saint-Germain à Vélo* dans l'espace associatif et la vie publique de notre commune.

IT



18. A l'Etang-la-Ville, la semaine de l'écomobilité scolaire, une belle réussite

L'Etang-la-Ville est enchâssée dans la forêt de Marly. VTT et balades à vélo, marche pour le quotidien et les loisirs sont très répandus.

Notre unique école est excentrée en haut d'une butte pentue. Il y a un siècle, le conseil municipal pensait ainsi former des citoyens robustes qui s'y rendraient à pied. Las, le règne automobile est survenu et le matin, c'est un balai incessant de voitures, avec une zone de dépose-minute juste devant le portail et pas moins de trois personnes pour réguler la circulation...

L'antenne de l'association MDB, l'Etang-à-vélo a proposé à la mairie de créer un challenge d'écomobilité scolaire sur une semaine en mai 2022, avec la collaboration active de la directrice de l'école primaire et de toute son équipe pédagogique.

L'opération s'est tenue en trois temps ;

_Les enseignants ont interrogé les enfants pendant une semaine test sur le moyen de transport qu'ils avaient utilisé le matin pour se rendre à l'école. Bienfait surprise de cette opération : se rendre compte que **la part modale de la voiture est surévaluée** : elle est minoritaire chez les écoliers (44 %), alors qu'elle était estimée par tous dépasser les trois-quarts des arrivées !



_Puis l'association et l'élue mobilité scolaire ont présenté en un quart d'heure le challenge à chaque classe : quelques minutes insistant sur le caractère non contraint de l'opération, suivi d'un débat sur les motifs de cette opération.

Les enfants ont immédiatement pensé aux émissions de gaz à effet de serre (GES). Beaucoup moins à l'intérêt pour leur santé personnelle, physique et psychique et sur l'action sur leur cadre de vie. Elle a aussi montré que la voiture électrique est vécue comme la résolution du problème des GES.

_Enfin, durant la semaine de l'écomobilité, il a juste été demandé aux enfants, sous la forme du volontariat, de tenter de venir à pied ou à vélo, ou à défaut en covoiturage, avec **deux concours entre classes** : celle du meilleur taux d'écomobilité et de la meilleure croissance par rapport à la semaine test. Chaque matin, les enfants ont déclaré à leur enseignant leur mode d'arrivée à l'école.

L'Etang-à-Vélo a également organisé, à l'heure du déjeuner des **ateliers d'habilité à vélo** dans l'une des cours d'école et qui ont rencontré un vif succès : plus de 50 écoliers ont pu y participer grâce à l'implication des bénévoles du Collectif vélo SGBS (MDB-IDF et Réseauvélo78).

Résultat, sans aucune incitation autre que de langage, le taux d'éco-mobilité s'est amélioré de 11 points (baisse de 44 à 33 % de la part modale de la voiture individuelle, doublement de 5 à 10 % du vélo) !

Les classes gagnantes ont été félicitées par le maire lors de la fête de la ville. L'opération a été unanimement appréciée et saluée. Et cette opération s'est insérée dans l'attribution à cette école du label de développement durable E3D.

Objectif 2022 : pérenniser le challenge et son atelier vélo. Mais aussi mieux impliquer enseignants et parents d'élèves pour mettre en place des incitations de long terme, mieux organiser les ateliers vélos, organiser un rendu final ou un défilé ... Et pourquoi pas, organiser ensuite avec les communes voisines un challenge entre écoles différentes !

Site national : <https://mobiscol.org> Renseignements : etangavelo@mdb-odf.org

EHC



19. Le Tram 13, système intermodal

MDB l'Étang-la-Ville organisait le 6 juillet dernier un atelier découverte de l'intermodalité dans le cadre de l'inauguration du Tram 13 : départ de la gare de Saint-Nom, découverte de la Forêt de Marly, du Domaine des Tuileries (Golf de Saint-Nom), du Rû de Gally, de Rennemoulin, de la Plaine de Versailles. L'idée était de rentrer en T13 depuis Bailly, mais les manifestants locaux avaient bloqué la voie. Magie du vélo, nous avons finalement fait le retour en biclous !



Il a donc fallu patienter quelques jours pour réaliser un test du Tram13 en intermodalité vélo tram, particulièrement pratique.

Horaires d'accès classiques en dehors des heures de pointe (interdit de 6h30 à 9h30 et de 16h30 à 19h30 hors week-end).



Accès vélo aux quais : nickel, partout de plain-pied ou par la rampe PMR. Attention à Saint-Germain, la liaison entre le Tram13 et le RER est longue et bien entendu doit être parcourue à pied vélo en main, préférez traverser en surface en roulant à l'air libre...

Signalisation des rames vélo : discret mais visible

Aménagement intérieur : pas d'accrochage, il faut s'asseoir sur les strapontins et tenir son vélo à la main. Gare aux chutes car le Tram13 secoue pas mal.

Il y a 3 entrées exigües accessibles au vélo pour chaque convoi. Soit 6 vélos de manière assez confortable et 12 en en mettant 2 côte à côte.

Mais la fréquentation des voyageurs étant au RDV, cela apparaîtrait la plupart du temps trop en nombre de vélos. Attention, en cas d'entrave à la circulation : amende de 150 € !!! Si le Tram est plein, il ne faut pas monter.

Liaison avec les voies publiques : plusieurs stations n'ont aucun aménagement cyclable (Mareil, les Sablons, Saint-Nom, Noisy, Bailly), ou mal indiqués (Saint-Germain, Les loges et Lisière-Pereire), ou mal conçus (Porte de Saint-Cyr - piste très dangereuse).



Collectif Vélo SGBS



Parking vélo : variable, abris ouverts sauf à Saint-Nom la Bretèche où il y a un abri sécurisé (pas encore en service mais déjà installé).



Chiffres-Clés

21 000 voyageurs attendus chaque jour	7 communes desservies	12 stations dont 7 stations créées	Environ 30 minutes de Saint-Cyr à Saint-Germain-en-Laye
18,8 km de ligne			



20. Chatou, le comité « Mobilités Douces »

Je siége au sein du Comité Mobilités Douces à Chatou au titre de Réseau Vélo 78.

Trois élus de la ville animent ce comité. Madame Virginie Minart-Giverne Maire-adjointe est en charge de la Sécurité, des mobilités, de la voirie. Elle se fait aider par Madame Cécile Delaunay et Monsieur Olivier Lassal, tous deux conseillers municipaux. Tous les trois réellement pro-bicyclette et souvent usagers du vélo au quotidien œuvrent pour développer un maximum d'aménagements en insufflant autant que possible la sécurité nécessaire.

Pour se faire, le Comité réunit en son sein des membres titulaires usagers chatoviens résidents de différents quartiers de la ville, toutes et tous porteurs d'un très bon esprit de travail. Ce Comité se révèle vraiment actif, constructif, ouvert à toutes les réflexions et aux diverses propositions même celles pouvant se révéler parfois avant-gardistes.

Le maire, Monsieur Éric Dumoulin, annonce haut et fort qu'il souhaite préparer, modifier, interférer sur les mobilités de l'avenir. S'il a déjà réellement engagé ce travail, il annonce honnêtement qu'il fera le nécessaire afin de poser progressivement les jalons afin de modifier l'avenir, engager sa mandature en préparant le travail des suivantes.

La commune de Chatou n'est pas bien évaluée au regard des résultats du Baromètre des Villes Cyclables. Quelques éléments ne serait-ce que le niveau intensif de circulation automobile auxquels viennent s'ajouter les points noirs de la D186 (Pont du Pecq – Pont de Chatou) et de la D321 (Route de Carrières) dégradent ouvertement les résultats !

La commune de Chatou se montre entièrement urbanisée et souvent, il ne sera pas possible de modifier le foncier souvent construit à l'ancienne avec des voies souvent étroites !

Et pourtant !

- La ville vient de passer en Ville 30. Quelle avancée ! Il faudra éventuellement évaluer des différences entre Zone 30 et ville 30 au travers de la jurisprudence des écrits du code de la route. Les Services de Voirie vont progressivement démonter tous les panneaux de signalisation qui n'ont plus de raison d'être.
- La ville vient d'installer ces fameux panneaux M12 qui autorisent les vélos à tourner par exemple à droite au niveau d'un feu tricolore passé au rouge dans le respect du panneau balise de priorité. Cela permet de fluidifier et de sécuriser le trafic en éloignant les cyclistes des tuyaux d'échappement automobiles ou des redémarrages automobiles le feu passant au vert. Les carrefours actuellement en chantier en seront équipés dès leurs travaux achevés. La réhabilitation à venir de la D186 Avenue Foch complètera la mise en place de ces équipements.
- Les sas-vélo vont se généraliser. S'ils favorisent la pratique des M12 par les cyclistes, ils apaisent les redémarrages des véhicules obligés de respecter les évolutions des cyclistes qui souhaitent aller tout droit ou tourner à gauche.
- La ville compte un nombre incroyable de Double Sens Cyclables ! Ils sont à présent acceptés par les automobilistes. Les usagers voiture comme vélo se croisent de front en se voyant face à face dans ces rues instaurées en sens unique de circulation. Cela oblige chaque usager à faire attention à l'autre, de réduire sa vitesse. Les rares accidents même légers ne surviennent qu'exceptionnellement. Les doubles-sens cyclables favorisent notamment les mobilités douces et offrent des itinéraires directs aux cyclistes.





Collectif Vélo SGBS



- Et puis il y a les voies qui sont complètement réhabilitées, ce dernier mot est important. Par exemple la D311, route du Vésinet, n'a pas été réhabilitée. Seul le revêtement a été restauré, car sans le mot réhabilitation, pas d'aménagements, pas de bande cyclable ou de piste cyclable.
- Voie Réhabilitée à Chatou : voir l'Article Quartier de l'Europe, Maupassant, Boulevard de la République.

Je peux me permettre de m'avancer en vous promettant que la ville de Chatou va progressivement devenir de plus en plus cyclable ! Nombre de chantiers sont en cours de livraison.

Déjà, de nouveaux gros projets existent et leurs programmations sont déjà envisagées. À la fin de la décennie, vous ne reconnaîtrez probablement pas le paysage cyclable catovien.

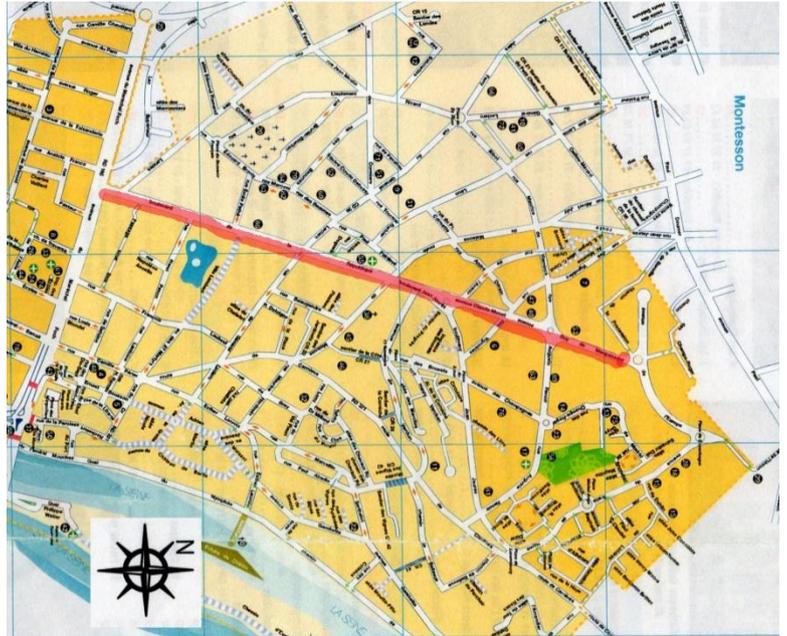
JPO



21. Chatou : réhabilitations entre Maupassant-Monet-République

Voici un axe Nord-Sud important au travers de Chatou. Il parcourt une partie de la ville en ligne droite depuis l'avenue Guy de Maupassant qui naît à toucher le quartier de l'Europe au Nord, transite par l'avenue Claude Monet, pour enfin se terminer en bas du boulevard de la République au niveau du carrefour avec la D186.

Cet axe se révèle extrêmement emprunté par toute une population de chatoviens qui résident dans les Hauts de Chatou, mais aussi par un trafic de transit conséquent. Au Nord, l'avenue de l'Europe et l'avenue du Traité de Rome comptent un bon nombre d'entreprises ce qui explique la quantité de camions qui évoluent tout au long de l'Axe. Vous trouverez également là-haut le Centre de Secours ainsi que la cuisine centrale, un espace Emaus, un Centre Notarial, des Bureaux. Quelques lignes de bus traversent les différents quartiers attenants, la ligne B emprunte le boulevard de la République.



<https://www.chatou.fr/Grands-Projets/Boulevard-de-la-Republique/Le-film>

Le nouveau centre administratif s'est installé sur l'Espace Lumière rue des Beaunes. La médiathèque borde le Boulevard de la République. De nouveaux immeubles achèvent leur construction sur la partie haute du Boulevard. À toucher la Médiathèque, tout un espace dit République va accueillir une vaste résidence d'immeubles. Ce plan de construction va financer l'ensemble de la réhabilitation dudit boulevard. Tout va y être refait, les réseaux enterrés, d'immenses bacs de bonne terre pour les arbres, les mobilités en surface. Si quelques arbres vont être gardés, au final, le Boulevard comptera encore plus d'arbres plantés que l'existant d'aujourd'hui, ceci a été acté lors de la dernière réunion. Tout a commencé avant la Covid. Trois réunions publiques avaient été menées. Au sortir de la pandémie, la Mairie a préféré relancer de nouvelles réunions. Le projet est à présent abouti et entériné. Trois zones de travaux vont se succéder, la toute dernière dans le bas du Boulevard sera livrée au premier trimestre 2024.

<https://www.chatou.fr/content/download/5215558/52027609/file/pr%C3%A9sentation.pdf>

En réalité, l'ensemble du projet était déjà envisagé quand la mairie de Chatou a dû réaliser dans l'urgence des travaux de voirie sur l'avenue Claude Monet. À l'époque, une piste cyclable bidirectionnelle était envisagée au nord de l'avenue Foch. De ce fait, c'est une piste bidirectionnelle côté Est qui a été installée en pionnière sur l'avenue Claude Monet en cohérence avec le raccordement avec la D186.

La pandémie ayant retardé des calendriers ainsi que des réalisations comme celles d'immeubles d'habitations au niveau du boulevard de la République, la mairie a lancé dans un même temps des réunions publiques afin de réhabiliter l'avenue Guy de Maupassant. Les travaux ont démarré rapidement. À ce jour, une partie de l'avenue de l'Europe, la partie nord de l'avenue Guy de Maupassant a déjà été livrée. La rue Auguste Renoir a également été réhabilitée en direction du collège Renoir. Une piste bidirectionnelle côté sud y a été implantée. Quant à la partie de l'avenue Guy de Maupassant Sud au travers des commerces, il ne reste plus que quelques dernières petites finitions à réaliser. Tous les espaces sont fonctionnels et tous actuellement livrés au public.



La partie ouest de l'Avenue de l'Europe a été livrée avec un enrobé. Ce cheminement permet de rejoindre le chemin de la Procession et la rue Faullain de Banville à Montesson. Bientôt sur l'ensemble de l'axe, une piste bidirectionnelle côté Est en stabilisé permettra de rejoindre l'avenue Foch. Nous sommes intervenus au niveau des sorties charretières. Si dans la moitié Nord, le visuel au sol semblerait proposer une priorité donnée aux véhicules sortant des résidences en rompant les continuités cyclables, sur l'autre partie Sud, la couleur de la piste affirmera la priorité aux mobilités douces. Rappelons que selon le code de la Route, les piétons bénéficient d'une priorité première exclusive, suivie par celle des vélos ou des mobilités du même type. Les véhicules automobiles au sortir de chez eux se doivent de laisser au final le passage aux piétons et vélos.

Pour visualiser le document de présentation cf [lien](#). Détails des séquences à créer (p34)

Il faut bien remarquer qu'il a été décidé de privilégier une 2 x 1 fois une voie réservée aux véhicules automobiles et aux bus, deux bandes arborées autorisant des places de stationnement, et une piste cyclable bidirectionnelle favorisant les mobilités douces. Aux heures de pointe, les voies de circulation apparaissent encombrées. Ce flux de véhicules débouche sur l'avenue Foch elle-même embouteillée aux mêmes heures où il est fréquemment compté 30 à 40 000 véhicules jour, des records ayant été enregistrés aux alentours de 55 000. Nous resterons attentifs au niveau des raccordements avec l'Avenue Foch D186 en supervisant la sécurité des traversées cyclables. Nous suivons actuellement les propositions du Département sur la réhabilitation de cette départementale qui se trouve sur le trajet du futur tracé du RER-V5 "Poissy Pontault-Combault" via La Défense, Paris, Nogent-sur-Marne.

JPO



22. Montesson : une nouvelle boutique vélos

Nous sommes fiers et heureux d'accueillir une boutique de vente et de Réparation de vélos à Montesson.



Melvin SEER a ouvert sa boutique au 5 Rue Pierre Louis Guyard le samedi 15 Octobre 2022. À cette occasion il a organisé une sorte de vernissage-inauguration qui a terminé la soirée.

Il est actuellement en train de déposer sa marque **STARLEY CYCLE** qu'il a créée en mémoire de cet inventeur Industriel Anglais John Kemp Starley, inventeur de la bicyclette moderne avec transmission par chaîne. Son logo a été réalisé par des élèves engagés en Études d'Art.

Sa boutique nous accueille au rez-de-chaussée. Quelques vélos à assistance électrique y sont exposés. Il vous apparaîtra immédiatement que la pièce n'est pas envahie par une accumulation infinie de références pour le vélo. Au contraire, deux fauteuils occupent un coin plutôt cosy. Là, Melvin Seer vous accompagnera pour toute recherche de vélos, de références de pièces ou de vêtements adaptés, soit à partir de stocks cachés en réserve, soit sur catalogues ou par Internet. Des décorations bois et plantes termineront bientôt la décoration générale voulue accueillante.

Beaucoup de vélos sont exposés à l'étage, des vélos sans assistance donc moins lourds à monter. Dans toute la boutique, ce sont toujours de très beaux vélos de marques reconnues, souvent équipés de technologies avancées et de belle qualité qui sont proposés à la vente. Je vous laisse venir les découvrir.

Sur un mur, vous remarquerez forcément des trophées et des médailles. Melvin SEER est monté à plusieurs reprises sur des podiums en Compétition de BMX au niveau Championnat de France. Vous trouverez bien évidemment des photos de ces événements sur le mur de l'escalier. Sans aucun doute, ce jeune commerçant est un passionné qui connaît bien la bicyclette. Son très beau vélo de route en carbone est accroché au-dessus de la montée d'escalier.

Sachez qu'il répare toutes les marques ainsi que tous les vélos récents voire plus anciens, en fait, tous les vélos qui ne demandent qu'à rouler.

Nous félicitons cette initiative importante. Ce service tant attendu, richesse indispensable pour le développement, le déploiement, l'incitation à la pratique des mobilités douces, manquait réellement sur la commune.

JPO



23. Le Vésinet : Un double sens cyclable séparé de la chaussée

Un double sens cyclable séparé de la chaussée ! Lors des vacances scolaires de la Toussaint, une nouvelle piste cyclable est apparue rue Henri Cloppet / Rue Victor Hugo, entre la rue de la Faisanderie et la Rue des Garennes. La sécurisation de cet axe est un enjeu majeur car il dessert l'établissement scolaire du Bon Sauveur (1500 élèves, de la maternelle au lycée).

Environ la moitié des élèves de cet établissement s'y rendent à vélo ! Cette portion de la rue a donc été passée en sens unique et la limitation de vitesse a été réduite à 30km/h. Cet aménagement est une expérimentation qui doit durer jusqu'à la fin de l'année.

Des modifications pourront être apportées et, si le test est concluant, il sera pérennisé. Afin de conserver du stationnement, des places ont été aménagées à cheval sur le trottoir. (vérifier espace restant).

C'est quelque chose qu'il faudra modifier impérativement si l'aménagement est pérennisé (cela nécessite des travaux plus lourds qu'il n'est évidemment pas raisonnable d'entamer dans le cadre d'une expérimentation).

Nos impressions : - Les plots permettent d'éviter efficacement le stationnement sur la piste. Il serait bien que Le Vésinet et Chatou se mettent d'accord sur le type de plot (blancs à Chatou et noirs au Vésinet !) Le seul espace libre entre les plots, en face de l'entrée du Bon Sauveur, est souvent occupé par un véhicule. Il va falloir en ajouter un à cet endroit pour y remédier. (vérifier la faisabilité)

Dans le sens de la piste, la circulation est vraiment sécurisée ; cependant quelques cyclistes la prennent à contre sens. Il faudra aussi veiller à ramasser les feuilles plus régulièrement, aussi bien sur la piste que sur le trottoir. - Dans le sens de la circulation, le gain en termes de sécurité est aussi au rendez-vous. La rue n'est plus suffisamment large pour tenter un dépassement. Les automobilistes attendent donc patiemment derrière.

Nous recommandons d'ajouter des pictogrammes vélos au milieu de la chaussée pour inciter les cyclistes à s'y positionner.



FW



24. Houilles, une collaboration fructueuse

Les habitants de Houilles connaissent le carrefour au bout de l'avenue Charles de Gaulle ; point de rencontre entre la rue Gambetta, la rue Pasteur et l'avenue Charles de Gaulle.

En centre-ville, ce carrefour est un point de passage obligé et très fréquenté par des piétons, des cyclistes, des automobilistes, qui vont vers la gare ou qui en reviennent.

La commune (représentée par M. Christophe Haudrechy, délégué à l'Environnement et Transition écologique, Mobilités et Démocratie participative), dans sa volonté de politique participative a convié à la présentation du projet d'aménagement du carrefour :

- les services techniques de de la commune
- les associations Réseau Vélo 78 et Green'Houilles
- le conseil de quartier de Centre Vile
- des habitants riverains

La présentation a donné lieu à de nombreuses interventions et remarques techniques concernant la sécurité et la lisibilité du carrefour.

La place des piétons, la circulation des cyclistes remontant par le double-sens cyclable de la rue Gambetta, le stationnement ont été majoritairement cités.

Arguments, contre arguments, expériences personnelles, avis techniques, explications, ressentis... Deux heures de débats ont été nécessaires pour converger sur un consensus.

Quelques mois après, les aménagements sont réalisés avec principalement :

- un STOP très marqué et avancé sur le carrefour pour un maximum de visibilité
- des logos 30 au sol
- un trottoir agrandi à l'angle de l'avenue Charles de Gaulle
- un cheminement cycliste marqué en vert au sol
- du stationnement automobile limité



Il a fallu un certain temps avant que les habitués assimilent la présence du STOP nouvellement créé, malgré sa signalisation au sol et avec des panneaux bien visibles.

L'aménagement donne globalement satisfaction et le carrefour a gagné en visibilité et sécurité, pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.



25. Bezons, où en est la Vélo-École ?

L'antenne Bezons-Argenteuil de MDB a ouvert en 2010 une seconde vélo-école à Bezons en 2010, après celle d'Argenteuil qui compte déjà une dizaine d'années d'existence.



Depuis, elle a organisé 5 sessions de 10 cours d'1h30 les samedis avec 3 cours successifs : 9h30, 11h15 et 14h00. Les cours s'organisent sur deux périodes dans l'année, au printemps de mi-mars à mi-juin, à l'automne de mi-septembre à mi-décembre.

De session en session, l'équipe d'une petite dizaine de bénévoles, dont plusieurs fidèles de Réseau Vélo 78 dont Lionel, Jean-Philippe, prend de l'expérience, améliore sa gestion, ses méthodes...

Nous disposons désormais d'un abri type « Véligo » fourni par la mairie jouxtant la cour de l'école où nos élèves débutants font leurs premiers tours de roue en toute sécurité. Et surtout, nous avons eu la chance d'être lauréats l'an dernier du budget participatif écologique de la Région, qui a financé 17 vélos neufs pour notre vélo-école.

Fini les vieux vélos d'occasion en triste état ! Nous disposons désormais de vélos de ville et de VTC flambant neufs, ce qui facilite grandement leur entretien.

Nous sommes fiers d'avoir formé plus d'une centaine de nouveaux cyclistes, capables désormais de se déplacer en autonomie. Cependant nous constatons qu'une partie d'entre eux ne passe pas franchement au vélo dans leur déplacement du quotidien, malgré tous nos conseils et incitations. Un certain nombre n'achète pas de vélo et donc perd le bénéfice de l'apprentissage reçu, ou se contente de quelques balades en famille. C'est pourquoi nous proposons cet automne à quelques anciens élèves une session de « remise en selle » pendant 6 samedis après-midi. Ce qui était acquis revient vite, même faute de pratique depuis les cours d'apprentissage...



Et belle récompense : deux anciennes élèves, Khalida et Sihame, sont devenues encadrantes à leur tour !

Edouard vient lui aussi assez fréquemment participer aux sorties des remises en selle.

Khalida a même passé le brevet IMV (Initiateur Mobilité à Vélo, l'équipe possède maintenant 4 encadrants diplômés) et a courageusement continué à encadrer les élèves cet automne avec un bras cassé !

Et tout ça se passe toujours dans la joie et la bonne humeur, la marque de fabrique de notre vélo-école à laquelle nous tenons beaucoup... La fin de chaque session se termine par un « bonus » : une balade encadrée jusqu'à La Défense pour les anciens débutants, ou à Enghien pour les plus avancés. Tous les élèves sont très fiers de réaliser cet « exploit », ils n'auraient jamais pensé en être capables 3 mois plus tôt...

Les vélo-écoles, encore trop peu nombreuses pour satisfaire l'énorme demande, commencent à faire des petits : nous venons d'apprendre l'ouverture d'une nouvelle unité chez nos voisins de Colombes. Si vous n'avez pas eu la chance d'apprendre à faire du vélo ou ne vous sentez pas à l'aise pour vous lancer dans la circulation, n'hésitez pas, rejoignez-nous ! Prochaine session en mars 2023 à Bezons.

Contact : Catherine Christin - bezons.argenteuil@mdb-idf.org



26. Travaux : danger !

Les cyclistes sont bien souvent les oubliés des chantiers de voirie.

Pourtant la spécificité cycliste est prise en compte dans la *réglementation de signalisation temporaire* (*). Certes, on pourrait souhaiter une réglementation plus exigeante, mais son application en l'état réduirait déjà l'exposition des cyclistes aux risques.



Abords des chantiers

La réglementation oblige à *assurer la sécurité des 2 roues en nettoyant les abords du chantier afin d'éviter que la chaussée soit rendue glissante et en veillant au positionnement des panneaux qui peuvent constituer un obstacle*. Pourtant, on a tous été confrontés au panneau provisoire débordant sur la bande cyclable ...

Elle mentionne que *lorsque des travaux sur bande ou sur piste cyclable entraînent une interruption de celle-ci, il est alors nécessaire : – soit d'intégrer les deux-roues dans le trafic général, de façon progressive par l'intermédiaire d'un biseau ; – soit, si le trafic deux-roues est important et si la durée du chantier le justifie, de reconstituer une bande cyclable sur une des voies adjacentes affectées normalement à la circulation générale*. Là encore, on s'est tous trouvés face à une coupure brutale de la bande cyclable imposant une insertion dans le trafic imprévue et hasardeuse. C'est parfois aggravé d'obstacles comme une bordure à franchir : il manque alors la rampe franchissable sans ralentir par tout vélo et triporteur.

Malheureusement cette réglementation n'identifie pas le cas dangereux du barrage d'une bande cyclable à contre-sens du flux automobile. Pourtant prévoir une déviation sécurisée suffisamment en amont est impératif. Sinon quel choix reste-t-il au cycliste ? Remonter le flot des voitures ? Mettre pied à terre et monter sur le trottoir ... avec son vélo-cargo ?

Les déviations

Lorsque le chantier interdit toute circulation, une déviation doit être mise installée et faire l'objet d'une *signalisation de jalonnement placée tout le long de la déviation aux changements de direction, à tous les carrefours importants ou ambigus et aux intersections*, selon une prescription générale. En pratique cette prescription est négligée pour les vélos. Ainsi il n'y a pas d'itinéraire alternatif jalonné pour la voie verte Paris-Londres/Seine à Vélo coupée par des travaux entre Montesson et Le Pecq. Et pourtant la déviation via le passage des Laurentides ne se devine pas facilement...

Il est aussi très hasardeux d'orienter vers la RD121 les utilisateurs de voie verte pas nécessairement aguerris à la circulation dense. Pourtant la réglementation énonce que *l'itinéraire de détournement devrait avoir des caractéristiques comparables à celle de l'itinéraire principal*. Sans restreindre cette exigence au trafic automobile.

Éveil à la prudence des automobilistes

La réglementation ne contient pas de dispositions à l'intention des automobilistes lorsque le rétrécissement de l'espace ne permet pas d'échapper à une cohabitation provisoire avec les cyclistes. Jalonnement de passage cycliste, limitation de vitesse, ralentisseurs se justifient pourtant dans ce cas.

De telles mesures ont été mises en place sur le pont de la 2eme DB grâce à la sensibilisation menée par MDB Maisons-Laffitte auprès des maîtres d'ouvrage.



(*) INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE 8^{ème} PARTIE : Signalisation temporaire

Les textes en italique sont repris de l'instruction ministérielle.

JPM



27. Le Cerema, vous connaissez ?

Les anciens se souviennent sans doute de l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France), puis du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques).

En 2014, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a été créé. Cet établissement public à caractère administratif est placé sous la tutelle conjointe du ministre de la transition écologique et solidaire, et du ministre de la cohésion des territoires.

Le Cerema développe des relations étroites avec les collectivités territoriales qui sont présentes dans ses instances de gouvernance.

Fort de son potentiel de recherche pluridisciplinaire, de son expertise technique et de son savoir-faire transversal, le Cerema intervient notamment dans les domaines de l'aménagement, de l'habitat, de la ville et des bâtiments durables, des transports et de leurs infrastructures, **de la mobilité, de la sécurité routière**, de l'environnement, de la prévention des risques, de la mer, de l'énergie et du climat.

Le Cerema a pour mission d'apporter un appui scientifique et technique renforcé, pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables, auprès de tous les acteurs impliqués (État, Collectivités Territoriales, acteurs économiques ou associatifs, partenaires scientifiques).

Le Cerema propose des fiches pratiques thématiques sur les différents aménagements destinés à favoriser et sécuriser la pratique du vélo, et sur leur mise en œuvre. Toutes les fiches sont disponibles généralement gratuitement sur la boutique en ligne du [Cerema](https://www.cerema.fr).

Elles sont utilisées aussi bien par les services techniques que par les associations de cyclistes et les cyclistes. Elles constituent des référentiels techniques sur lesquels il est intéressant de s'appuyer.

Ces fiches parfois payantes sont gratuites pour nombre d'entre elles.

Pour les télécharger et/ou y accéder, il suffit de créer un compte sur le site du [Cerema](https://www.cerema.fr), de choisir la fiche, de la mettre au panier, de valider et de demander un téléchargement.

Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service L'exemple de Vélostras à Strasbourg Aménagement du tronçon quai Pasteur - rue de Fouday

Cette série de fiche groupe des exemples de bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables. Elle correspond à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels.



Fiche n° 41 - Février 2020



Vélo

Chaussée à voie centrale banalisée Éléments de recommandation

Cette fiche méthodologique a été mise à jour de manière réglementaire. Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, sans prétention à constituer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes. La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.





Fiches disponibles à ce jour :

- Fiche 1 : Les schémas cyclables
- Fiche 2 : Les bandes cyclables
- Fiche 4 : La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton
- Fiche 6 : Les double-sens cyclables
- Fiche 7 : Les pistes cyclables
- Fiche 9 : Vélos et transports publics - Partage de la voirie
- Fiche 10 : Vélos et giratoires
- Fiche 11 : Les sas à vélos
- Fiche 13 : Le stationnement des vélos dans les logements locatifs - Cas d'un immeuble ancien à Lyon
- Fiche 14 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Cas à Fontaines/Saône
- Fiche 15 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Cas de Nantes-Habitat
- Fiche 16 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - St-Médard-en-Jalles
- Fiche 19 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Création d'abris vélos en courette à Tours
- Fiche 20 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Création d'un local à Tours
- Fiche 21 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Exemple de la ville de Chambéry
- Fiche 22 : Stationnement collectif de vélos - La bicycletterie de Bordeaux
- Fiche 23 : Double-sens cyclable en rues "étroites" - Perpignan (66)
- Fiche 26 : Piétons et cyclistes : quelle cohabitation dans l'espace public ?
- Fiche 27 : Faciliter la circulation des cyclistes
- Fiche 28 : Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes - Les nouvelles dispositions prévues en 2013
- Fiche 29 : Démarche de mise à double-sens cyclable - le cas de Lille Métropole Communauté urbaine 2013
- Fiche 31 : Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau 2013
- Fiche 33 : Développer la marche et le vélo - expérience de 4 liaisons intercommunales 2014
- Fiche 34 : Double sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h janvier 2015
- Fiche 35 : Réseau cyclable à haut niveau de service juin 2016
- Fiche 36 : DAMM dispositifs anti-accès motorisé août 2016
- Fiche 37 : Chaussée à voie centrale banalisée mai 2017
- Fiche 38 : Un réseau vélo transfrontalier - le réseau franco-allemand "Vélo visavis" 2018
- Fiche 40 : Véloroutes et intersections - Quel régime de priorité ? Quel aménagement ?
- Fiche 41 : Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service - l'exemple de Vélostras à Strasbourg



28. Tout savoir sur les Engins de Déplacement Personnel Motorisés dits EDPM



Autrefois, mon Dieu comme c'est loin, la trottinette était l'apanage des enfants qui n'avaient pas encore accès à la bicyclette. Aujourd'hui, dotée d'un moteur électrique et Motorisé, elle est devenue la coqueluche des jeunes à pour beaucoup de citadins. Nous la voyons sillonner



rebaptisée Engin de Déplacement Personnel la mode et un moyen de déplacement efficace en tous sens les rues et trottoirs de nos villes.

Gare à eux dans la circulation en ville, ils peuvent carrefour, trottoir ou autre, à grande vitesse et suivre

débouler silencieusement de n'importe où, une trajectoire pas toujours prévisible.

Lors de leur apparition au début des années 2010, ces trublions inclassables n'étaient soumis à aucune réglementation. Depuis fin 2019, ces engins sont reconnus et pris en compte dans le code de la route.

Il faut noter que les utilisateurs d'EDP non motorisés sont assimilés à des piétons, ils peuvent donc circuler sur les trottoirs au pas.

Réglementation

- Par construction, les trottinettes électriques ont une vitesse limitée à 25 km/h, la circulation d'engins plus rapides est interdite (1500 € d'amende pour circuler à plus de 25 km/h)
- Le conducteur doit être seul sur son engin et ne pas porter d'écouteurs
- Les conducteurs d'EDPM devront désormais avoir au moins 12 ans
- L'équipement auto réfléchissant est obligatoire de nuit et les jours de faible visibilité. L'équipement obligatoire comprend un feu avant et arrière, un catadioptre, un frein et un avertisseur sonore.
- La circulation sur les trottoirs est interdite (amende 135 €).
- En agglomération la circulation se fait obligatoirement sur les pistes ou bandes cyclables s'il y en a (alors que pour les vélos elles sont facultatives sauf panneau contraire). Sinon, ils peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h
- La circulation est interdite sur la chaussée hors agglomération mais est autorisée sur les voies cyclables et voies vertes
- Les EDPM n'ont pas l'autorisation d'utiliser les céder-le-passage cycliste dits M12, mais ils peuvent emprunter les doubles-sens cyclables.

Ces règles s'appliquent aux trottinettes électriques mais également aux, gyropodes, hoverboards et monoroues monoroues et cyclomobiles.

PL



29. Où mettre les cyclistes

Pour les piétons, il y a les trottoirs, les allées piétonnes dans les parcs et jardins, les chemins de halage, les allées forestières, etc.

Pour les voitures, il y a les rues, les routes de toutes sortes (vicinales, départementales, nationales, etc.), les voies rapides et les autoroutes. Ah ! il y a aussi toutes ces surfaces qui leur sont réservées lorsqu'elles ne servent à rien : parkings publics et emplacements confisqués sur les chaussées urbaines pour les stocker en attendant que leur propriétaire en ait de nouveau besoin. Si je dis que je veux ranger dans la rue mon vieux buffet encombrant (je le changerai de côté tous les 15 jours) on me prend pour un fou et pourtant dans ma rue de nombreuses personnes rangent leurs biens (automobiles) dehors à longueur de mois. (Ils ont raison ça ne leur coûte rien).

Pour les cyclistes, qu'y a-t-il ? Les voies rapides et autoroutes leur sont évidemment interdites ; mettre sur les mêmes routes des voitures roulant à 90 km/h et des vélos roulant à 20 km/h est irraisonnable. Les chemins de halage sont en principe interdits sauf autorisation particulière et d'ailleurs les piétons n'acceptent pas toujours de bonne grâce le passage des cyclistes sur ces voies calmes. La plupart des communes ne font pas de pistes cyclables puisqu'elles ont choisi d'utiliser les voies publiques comme parkings pour les voitures des particuliers. À quelques exceptions près, il n'y a pas de voies réservées aux cyclistes. Lorsqu'il y en a, elles sont largement utilisées par les piétons (voir l'avenue Eglé ou l'Avenue de Verdun à Maisons Laffitte et les bords de Seine à Montesson).

Et pourtant :

- la planète souffre d'un excès de CO² dans l'air
- les problèmes de ressources énergétiques sont de plus en plus menaçants
- les villes souffrent du bruit et d'encombrements automobiles chroniques
- les transports urbains sont saturés

Pour les déplacements inférieurs à 5 km, la bicyclette apporte une réponse positive à tous ces problèmes (en plus c'est bon pour la santé !). Et pourtant si certaines communes montrent la voie (zones 30 et suppression de places de stationnement), d'autres continuent à privilégier l'automobile : priorité au stationnement voiture, non-respect de la loi sur l'air (LAURE) qui impose de réaliser des itinéraires cyclables lors des réalisations ou rénovation de voies urbaines, refus de mettre en place des doubles-sens cyclables qui facilitent pourtant sans danger les trajets à vélo.

Alors si cette situation vous met en colère comme moi ou si vous pensez simplement qu'il faut arrêter de marcher sur la tête, rejoignez une association (pourquoi pas Réseau Vélo 78 ou MDB ??) et battez-vous pour faire changer les choses.

PL



30. Le CVCB ou Chaucidou

La CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée) est le nom officiel donné jusqu'alors au « Chaucidou » (acronyme de « CHAUssée pour les CIrculations DOUces »).

Importé de Suisse et d'Allemagne, cet aménagement consiste à transformer une rue (ou route) comportant 2 voies, en une rue comportant une seule voie centrale – où les véhicules automobiles sont invités à circuler en permanence – et deux « bandes de rives » plus particulièrement destinées aux cycliste (et aux piétons en l'absence de trottoir).

Lorsque 2 véhicules automobiles arrivent face à face, ils se déportent l'un et l'autre sur leur droite pour se croiser, en empiétant sur la bande de rive tout en laissant la priorité aux cyclistes et piétons qui s'y trouvent.



Depuis plusieurs années, il est effectif sur le Quai des Nymphées à Chatou. Plusieurs viennent d'être balisés sur les communes de Marly-le-Roi et l'Etang-la-Ville.



Le chaucidou se justifie lorsque l'on veut encourager et sécuriser les déplacements à vélos sur des voiries qui ne sont pas assez larges pour y créer une piste cyclable bidirectionnelle ou deux pistes unidirectionnelles.

Ce cas de figure relativement fréquent contribue au déploiement à son déploiement.

Ce type d'aménagement n'apporte pas un niveau de sécurité comparable à celui qu'offrent de vraies bandes cyclables et a fortiori une piste cyclable, mais, sous réserve d'être bien réalisée, notamment si les rives ne sont pas de la même couleur que la partie centrale, la CVCB présente l'avantage de contribuer à l'apaisement des vitesses et est plutôt bien ressentie par la plupart des cyclistes, qui se sentent plus en sécurité sur ces bandes de rives que sur une route sans aucun aménagement.

Nota : Sur certaines voies, notamment en présence d'une déclivité significative et lorsque la largeur de la voie est suffisante (environ 7,50 m), il peut s'avérer plus pertinent de conserver 2 voies et de créer une seule vraie bande cyclable dans le sens de la montée, compte tenu des différentiels de vitesse.



31. Montesson/Berlin à vélo, en Juillet

En Juillet, Paul, mon fils, terminait un semestre d'études ERASMUS en aéronautique à Berlin.

Toute notre famille étant allé le visiter, j'ai tout de suite imaginé de réaliser le voyage à vélo. J'ai questionné l'application. En sollicitant une moyenne de 80 km par jour, l'application Géovélo m'a proposé 16 Étapes en utilisant des cheminements vélo pas forcément directs mais avec des dénivelés adoucis et sécurisés.

Je me suis dit qu'il serait éventuellement possible d'y arriver en 18 jours si le besoin se révélait. Pour faciliter la réussite, je vous informe qu'il a fait un temps splendide toutes les journées.

Tout de même pour compliquer la chose, le thermomètre a régulièrement approché et facilement dépassé les 30 degrés sur un très grand nombre de journées. Le record sous abri a probablement atteint plusieurs fois les 37°. Certains jours, je n'ai jamais autant bu de ma vie. Mouiller toutes les 20 minutes, un bandeau sur la tête sous le casque s'est montré une technique indispensable pour supporter la chaleur et éviter les coups de chaud.

J'ai osé une fois un bivouac nature. Je me suis installé 9 fois dans des campings. Il a bien fallu que je dorme à l'hôtel 6 fois. Les douches se sont révélées indispensables afin de réhydrater un organisme largement échauffé et assoiffé, le détendre. Les prises de courant ici ou là pour rechargements ont assuré les bons fonctionnements des GPS Téléphone ou Garmin. Je possédais 2 batteries additionnelles qui ont permis les appuis d'énergie nécessaires en cas de besoin. Sur le devant du vélo, j'avais installé 1 plaque avec 2 panneaux solaires. Cet apport de rechargements nomades m'a proposé parfois une autonomie assurée sur au moins deux jours.

le parcours

Voilà une Randonnée Cycliste pour le moins Européenne, j'ai parcouru trois pays : la France, la Belgique, l'Allemagne. Je vais vous énoncer des villes rencontrées : Paris, Senlis, Compiègne, Pont l'Évêque, Maubeuge, Charleroi, Namur, Liège, Aix-la-Chapelle, Baesweiler, Düsseldorf, Dortmund, Magdebourg, Brandebourg, Postdam, Berlin

J'ai côtoyé des Fleuves et des Rivières, des Canaux : Canal de l'Ourcq, l'Oise, Canal de la Sambre à l'Oise, la Sambre, la Meuse, le Rhin, l'Elbe, Canal de l'Elbe à la Havel, la Havel, la Spree.





En réalité, ça n'a pas du tout été une balade touristique. La mission demandait de rouler au moins 80 km par journée. Il y a bien sûr eu quelques occasions de découverte. Mon vélo et moi, nous nous sommes retrouvés dans un bain de nature aux paysages changeants, dans des environnements différents de ceux de l'Île-de-France avec des maisons construites différemment. Nous deux avons traversé des espaces, nous nous sommes imprégnés de tout l'air environnant. Notre cheminement a parcouru parfois des petites routes, parfois des pistes, des chemins aussi, des chemins de halage, des chemins creux. Il est arrivé que les chemins ne soient pas débroussaillés. Il est arrivé que les chemins/pistes-véhicules 4x4 soient impossibles à monter en pédalant. J'ai appris à ne pas écouter Géovélo en progressant dans l'esprit de la direction visée. Il me semble qu'il s'est amusé parfois à me faire passer par de petits itinéraires impossibles, jeu probable pour tester le cycliste ! J'ai accepté 2 ou 3 fois et puis je me suis imposé. Il m'a toujours remis sur le bon chemin.

les guêpes

Il y a eu un symbole sur cette randonnée. Pas un arrêt, pas un pique-nique, pas une installation camping sans que des guêpes viennent observer ce qui se passe. Il est même arrivé une fois que je doive trouver des stratagèmes afin d'échapper comme possible à une dizaine de guêpes et à 3 frelons asiatiques. J'ai parfois eu l'impression que j'avais une marque et que ces bestioles me retrouvaient systématiquement ! N'y aurait-il pas eu une cachette secrète sur mon vélo d'où des guêpes-commando seraient sorties au moindre arrêt ? Ce fut "LA RANDO GUÊPES" !

l'Allemagne

C'est en Allemagne que la surprise a été la plus forte. Je veux parler ici des aménagements cyclables. Toutes les routes même petites, ou presque, sont longées par une large piste cyclable bien séparée des voies automobiles. Dans les agglomérations, les pistes cyclables cheminent sur les trottoirs bien pavés en rouge : aucun piéton dessus. À chaque entrée cyclable, un panneau indique clairement le partage piétons vélos ou non du dit trottoir. Il n'y a que dans les hameaux ou les toutes petites agglomérations que la rue se trouve partagée avec les voitures. Aucun conducteur ne m'a dépassé à moins de 2 mètres. C'est étonnant, les dépassements ne se sont effectués que si les conditions se révélaient optimales. En France, chaque voiture aurait déjà dépassé 50 fois sans aucune attention. Si une automobile devait tourner à droite, elle attendait même si je devais encore parcourir 30 à 40 mètres sur mon espace cyclable avant que je traverse l'intersection.

Le summum s'est révélé aux traversées avec feux tricolores. Sans aucun doute, il ne faut pas manquer d'appuyer sur les boutons jaunes pour solliciter le passage. Là, tout le monde attend. Je n'ai pas vu un seul cycliste ou piéton traverser si le feu piéton et ou vélo n'était pas au vert. L'attente pouvait se révéler parfois longue.

À Berlin, les marquages vélo au sol, traversées, bandes cyclables, pistes cyclables, passage de l'une à l'autre, sont systématiquement bien lisibles dans le plus grand bon sens. Tous les feux tricolores vélos offrent une fonctionnalité à toute épreuve et sécurisée. Les vélos sont systématiquement prioritaires sur beaucoup de situations. Les axes sont tellement larges que tous ces aménagements ont facilement été installés sans difficulté. Automatiquement du coup, puisque les aménagements cyclables performant, beaucoup de cyclistes circulent.

Il apparaît presque surréaliste d'observer les quantités d'attaches vélo installées tout au long des trottoirs dans tous les quartiers. Il paraît qu'ici, les cyclistes rêvent des aménagements hollandais ! Que nous sommes loin en France de tout cela ! Pour moi franchement, en Allemagne que du bonheur et du confort ! Pas mal pour ce qui concerne la Belgique où en fait je suis presque toujours resté le long de voies navigables ou sur d'anciennes voies ferrées. Le terme employé là-bas se dit Ravel.

J'ai fait d'autres remarques en Allemagne. C'est impressionnant le nombre de panneaux solaires que j'ai vu sur des toits de presque toutes les maisons. J'ai dépassé beaucoup de fermes solaires. C'est incroyable le nombre d'éoliennes implantées dans les paysages. Une fois j'ai essayé de les compter sur un 360 degrés tout en conduisant. J'ai abandonné à 120 ... Tous ces équipements dépassent de très loin en nombre les nôtres.



Les rencontres

J'ai rencontré beaucoup de personnes étonnées par mon projet. Mon âge également à parfois impressionné : je suis né en 1951. Franchement, il me semble que n'importe quelle personne assez en forme accompagnée d'un vélo pas trop handicapé et quelque peu équipé serait étonnée d'être parvenue à parcourir la distance. Il faut s'y préparer et je veux bien accepter de raccourcir les étapes. Beaucoup de personnes croisées se sont intéressées. Quelques personnes m'ont parfois offert de l'eau ou des paroles gentilles, encourageantes. Et puis, il y a eu des rencontres fortes. Bruno disait au revoir à "Mémène" quand je suis arrivé à sa hauteur. Il se trouve que cette dame habite la maison de son enfance. Nous avons échangé et pédalé un bon moment ensemble. Il m'a invité à boire le café chez lui. Là, il m'a offert de la tarte à l'abricot. Enfin, j'ai mangé mon pique-nique. Depuis, nous échangeons des nouvelles. Le lendemain, ce sont les Petits Gars de Maubeuge que j'ai trouvés à l'entrée d'une superbe piste Cyclable ancienne voie ferrée goudronnée de neuf. J'ai parcouru 34 kilomètres avec eux. La matinée avait été difficile car le cheminement zigzagait tant avec de trop successives petites montées et descentes très pentues le tout avec des revêtements dégradés. Ils m'ont invité à boire une bière et manger des crêpes chez l'un d'entre eux. Ils étaient tous retraités de différents métiers et se retrouvaient au moins chaque semaine pour pédaler ensemble, plutôt avec des VAE. J'espère que j'ai bien retrouvé leur adresse. Je leur ai écrit de Berlin. Pourvu que la lettre arrive. Je n'ai pratiquement jamais eu l'occasion d'échanger avec d'autres cyclistes-randonneurs sauf dans les campings avec des voisins de tente. En chemin, aucun échange avec les rares cyclo-randonneurs !

Un soir, le camping était éloigné de 6 kilomètres de toute boutique. Une fois, j'y suis allé pour acheter de la bière, la seconde pour manger dans un restaurant. En chemin au niveau d'une ferme, il y avait un distributeur de produits fermiers, des œufs, surtout des pâtés. J'ai parlé longtemps avec le couple de fermiers. Nous sommes allés dans sa réserve. Il m'a expliqué chacun de ses produits, m'a vendu en direct et m'a offert 2 saucisses que j'ai bien appréciées sur deux pique-niques.

Et puis il y a eu Lothar. Je m'approchais de la Ville de Wolfenbüttel. GEOVELO ne me faisait pas passer au centre-ville. Lothar m'a abordé, s'est intéressé à mon aventure. Il m'a proposé de venir visiter rapidement le Centre-Ville qui méritait le déplacement. Cette Ville est superbe et de caractère royal. Lothar m'a aidé dans une pharmacie, dans une banque. Il m'a invité à la terrasse d'un café et m'a offert un thé et un tiramisu. Avec sa femme, ils sont retraités et s'activent en des aides à la personne. Nous avons échangé nos coordonnées et communiquons presque tous les jours sur Whatsapp, Facebook.

Je suis arrivé à Berlin en 17 jours. J'ai parcouru 1525 kilomètres en réalisant une moyenne de 90 Kilomètres par jour. La première nuit, je suis resté chez Paul qui habite une collocation à côté de la Gare Centrale et pas loin de la Porte de Brandebourg.

Vendredi 29, je suis revenu chez Paul qui venait de terminer sa dernière épreuve le matin. À partir de là, nous avons sillonné Berlin à Vélo, d'un parc à l'autre, d'un quartier particulier à un autre.

Et voilà, ce dimanche 31, j'ai pris le un premier train ICE qui m'a mené à Offenburg. Puis, une sorte de TER à destination de Strasbourg. Enfin le TGV pour Paris Gare de l'Est. De là, une petite heure et demie de vélo pour rentrer à Montesson. Au fait, Géovélo m'a fait passer par la Passerelle Eole juste ouverte au public. Merveilleux !

En posant le vélo dans le jardin, c'est 1675 kilomètres que mon compteur a effectivement et officiellement totalisés.

Le compte-rendu des Étapes sur Facebook : Ji Pio

JPO



32. Cyclistes, Brillez !

Chaque année à l'approche de l'hiver, la FUB porte la campagne "Cyclistes, Brillez !". Durant tout le mois de novembre, les associations membres de son réseau, ses partenaires et les défenseurs des mobilités actives se mobilisent pour sensibiliser les cyclistes à l'importance d'un bon éclairage.

Avec le changement de saison, la nuit tombe de plus en plus tôt. Il est primordial de se rendre visible à vélo pour assurer sa propre sécurité, mais également pour protéger les autres usagers de la route. Malheureusement, tous les cyclistes ne sont pas encore bien équipés : 57 % de celles et ceux qui roulent en ville de nuit sont mal éclairés.

Les associations du Collectif Vélo SGBS ont organisé plusieurs opérations de sensibilisation et de distribution d'accessoires rétro réfléchissants sur les communes du Pecq et de Saint-Germain-en-Laye.



Une jeune Ninja interceptée à la station du Bel-Air puis sensibilisée et équipée

Choisir le bon éclairage pour voir et être vu

En ce début d'automne, la sécurité des cyclistes et de leur vélo est plus que jamais d'actualité. Mais choisir un bon éclairage n'est pas toujours évident : trop de choix, étiquettes pas claires, prix concurrentiels. C'est pourquoi depuis plusieurs années, des bénévoles et l'équipe Bicycode® réalisent des tests sur les éclairages vélo :

- des mesures de performance techniques sont effectuées par le laboratoire de l'IUT génie électrique et informatique de l'université de Soissons;
- des tests terrain de "ressenti d'usage" sont réalisés par des membres d'associations du réseau FUB.

L'objectif de ces tests est de vérifier scientifiquement les performances des éclairages suivant une méthodologie exposée dans le livre blanc de la commission éclairage, avec des seuils de valeurs pour être vu et voir dans toute condition (brouillard, de nuit en urbain ou en rural). En 4 ans, 80 éclairages de vélo ont été testés.

Retrouvez les résultats des tests éclairages 2022 : www.fub.fr/tests-eclairages



33. Le top des expressions qui empruntent le vocabulaire du cyclisme

Avoir la tête dans le guidon

Lorsque l'on a la tête dans le guidon, on n'a qu'une chose en tête, poursuivre son objectif ! Cela peut aussi signifier que l'on est très occupé.

Avoir un coup de pompe

L'origine de cette expression est incertaine, et il est peu probable qu'elle soit liée à l'univers du vélo. En effet, "avoir un coup de pompe" signifie être brutalement fatigué. Or, en cyclisme, gonfler un pneu à l'aide d'une pompe est censé redonner du tonus !

Péter un câble

Cette expression familière veut dire que l'on se met fortement en colère, que l'on ne contrôle plus ses nerfs. Un cycliste pétera un câble, alors qu'un mécanicien automobile pétera une durite et qu'un chasseur pétera les plombs. Comme vous le voyez, il y en a pour tous les goûts !

Perdre les pédales

Lorsque l'on perd les pédales, on est confus(e) et on ne sait plus où l'on en est. Un cycliste perdra les pédales, alors qu'un navigateur, par exemple, perdra le Nord !

Se remettre en selle

Il s'agit ici de remonter sur sa monture (qui pourrait être un vélo ou un cheval) au plus vite après une chute, pour ne pas rester sur un traumatisme ou un échec. Cela peut s'appliquer au sens propre, mais aussi au sens figuré. Après une période de doutes ou d'inactivité, il faut ainsi se remettre en selle pour reprendre là où l'on s'était arrêté.

Avoir un petit vélo dans la tête

Lorsque quelqu'un est considéré comme fou, on dit souvent qu'il a un petit vélo dans la tête, notamment s'il a des idées fixes qui tournent dans sa tête comme la roue d'une bicyclette. Notons que les jardiniers auront, quant à eux, un grain.

Passer à la vitesse supérieure ou changer de braquet

Quand on incite quelqu'un à passer à la vitesse supérieure ou à changer de braquet, on lui suggère d'être plus vif et énergique, ou bien de se dépêcher !

Pédaler dans la choucroute ou dans la semoule

En pédalant dans la choucroute (ou dans la semoule en fonction de ses préférences culinaires), on n'avance pas, on stagne.

Être à plat

On est à plat quand on est épuisé, tout comme un pneu de vélo qui aurait crevé.

Mouiller le maillot

Lorsque l'on fait un effort ou que l'on prend des risques, on mouille le maillot, à l'image des coureurs du Tour de France par exemple ! Cette expression ne fait pas forcément référence au cyclisme, mais à tout effort physique qui fait transpirer !





34. Sorties vélo

C'est pas l'homme qui prend l'velo,
C'est l'velo qui prend l'homme
Moi l'velo il m'a pris,
Quand j'étais tout petit

J'me suis cogné partout
J'me suis égratigné
Ça m'a coûté des sous
D'réparer mon vtt

J'ai un casque tout neuf
Avec un gilet fluo
Et j'fais un effet bœuf
Quand j'suis sur mon vélo



Dès que le vent s'arrêtera, je repartira
Dès que les roues tourneront, nous nous en allons

paroles : Réseau Vélo 78
musique : Renaud

collectif Vélo Promenade découverte à vélo gratuite
 en forêt de Saint-Cucufa
Dimanche 27 Mars 2022



collectif Vélo Promenade découverte à vélo
 au Bois de Boulogne, en passant par la passerelle Eole
Dimanche 9 Octobre 2022





35. Stand de Réseau Vélo 78 au Forum des Associations de Houilles

Le dernier salon où l'on cause...



36. Adhésions

Nous avons besoin de vous. !

Pour adhérer à l'une de nos associations, 2 possibilités sont proposées :

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

Vous trouverez la procédure sur nos sites respectifs :

[adhésion Réseau Vélo 78](#)

Ne pas tenir compte dans la procédure d'adhésion de cette information

[adhésion MDB-IDF](#)

N'hésitez pas à diffuser sans modération, cette lettre d'informations et à nous contacter.



Cliquez ici



Au plaisir de vous rencontrer,

Lionel Carrara, Président RV78
Jean-Pierre Ollivier, Secrétaire RV78