

ROUE LIBRE

Le magazine du Vélo en Île-de-France par Mieux se Déplacer à Bicyclette.



Véloroutes

Encore du chemin pour l'Île-de-France

Voies vertes

SOMMAIRE

Actualités

3

Interview

8

Stéphane Beaudet : « Il faut que les territoires se bougent sur le vélo ! »

Dossier

10

Véloroutes et voies vertes en Île-de-France : un réseau en construction

La Coulée verte : l'axe « vélotaf » du Sud parisien

Réseau express vélo à Paris : du rêve à la réalité

Fiche technique

14

Train et vélo : le casse-tête du voyageur

Voyage

16

Mon tout premier voyage à vélo

Revue de presse

18

Faut-il être satisfait du plan vélo national ?

Agenda

20

ÉDITORIAL

Le vélo, c'est du sérieux !

Le vendredi 14 septembre 2018 marquera peut-être un tournant pour la mobilité en France ! Pour la première fois, le gouvernement a dévoilé un plan vélo national, le signe que ce moyen de transport du quotidien commence enfin à être pris au sérieux au plus haut niveau de l'État.

L'annonce du plan vélo est tout d'abord un succès pour l'ensemble de nos associations cyclistes membres de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). Notre mobilisation lors du Baromètre des villes cyclables avec plus de 100 000 réponses, l'envoi de cartes postales au Premier ministre, notre action lors de la Convergence francilienne - le tout couplé à une forte visibilité dans la presse - sont récompensés. Ce texte doit aussi beaucoup à l'activisme du président de la FUB, Olivier Schneider.

Certes, les mesures annoncées restent (largement) en retrait par rapport aux attentes (mesurées) de nos associations et des besoins (immenses), notamment en termes de moyens financiers. Pour autant, le fait que le Premier ministre vienne présenter ce plan en personne et fasse du vélo du quotidien un enjeu pour le gouvernement, c'est une première dont nous ne pouvons que nous féliciter.

Parmi les annonces, notons la création d'un fonds doté de 50 millions d'euros par an pour financer des infrastructures cyclables, mais aussi la généralisation des double-sens cyclables et des sas vélo aux feux. Pour lutter contre le vol, le plan vélo prévoit une généralisation du marquage des vélos. L'indemnité kilométrique sera simplifiée afin de transformer le barème kilométrique en un barème forfaitaire. Et enfin, tous les enfants devront bénéficier du programme « savoir rouler » d'apprentissage du vélo à l'école.

Ce plan n'est qu'un début. Notre tâche à présent est de rester mobilisés pour s'assurer que les mesures annoncées sont bien mises en œuvre, avec les budgets qui suivent, et pourquoi pas même envisager leur augmentation. Un nouveau défi pour Mieux se Déplacer à Bicyclette et l'ensemble du réseau FUB !

Alexis Frémeaux

Président de Mieux se Déplacer à Bicyclette



Plan vélo national : belle mobilisation des associations franciliennes

150 personnes ont répondu mardi 4 septembre à l'appel des associations Mieux se Déplacer à Bicyclette et Paris en Selle pour protéger la piste cyclable du pont de la Concorde à Paris. Un succès pour cette opération qui visait également à demander un plan vélo national ambitieux et financé.

Imaginez-vous la bande cyclable du pont de la Concorde sans une voiture, sans un scooter pour vous doubler à toute vitesse ! Presque un rêve tant cet aménagement est encombré par les véhicules motorisés aux heures de pointe. Eh bien, pendant une heure mardi 4 septembre, c'était une réalité. Grâce à l'action des associations Mieux se Déplacer à Bicyclette et Paris en Selle, 150 à 200 personnes se sont disposées de part et d'autre de la piste pour la protéger. Les cyclistes auront sûrement apprécié cette haie d'honneur, avec applaudissements en prime !

Le lieu de la manifestation n'avait pas été choisi au hasard. Elle s'est déroulée à quelques mètres de là où une assistante parlementaire avait été tuée en avril dernier, renversée par un camion alors qu'elle se rendait au travail. Les présidents de Mieux se Déplacer à Bicyclette et de Paris en Selle, Alexis Frémeaux et Charles Maguin, ont déposé en son hommage un bouquet de fleurs sur les lieux du drame. L'action des deux associations a précisément pour objectif de rappeler qu'il est possible d'éviter ce genre d'accidents.

Mais cela implique le respect des aménagements cyclables existants. La préfecture de police doit agir plus fermement à l'encontre des véhicules motorisés, qui empruntent illégalement ces infrastructures ! Cette préoccupation pour la sécurité des cyclistes, les manifestants ont rappelé qu'elle devait être

au cœur du plan vélo national. Un texte très attendu, et finalement présenté par le Premier ministre en personne, le vendredi 14 septembre (voir revue de presse p. 20). Édouard Philippe a notamment annoncé que l'État consacrerait 350 millions d'euros sur sept ans au financement d'infrastructures cyclables. ■



© MDBG



© FARAVÉLO



© Paris en Selle

Massy à vélo avec des classes de primaire : pari réussi !

Emmener des CM2 de Massy « à la campagne » à 10 km au Sud : une routine, du moins en bus. Mais y aller à vélo, en traversant des villes aussi peu cyclables que Massy, Palaiseau ou Longjumeau, dans un territoire zébré d'autoroutes et de voies ferrées, truffé de points noirs, sans parler du dénivelé, ce serait de la folie !

Et pourtant, c'est ce que nous avons fait avec une classe en 2017 et trois en 2018. L'Éducation nationale demande de rouler à vélo sur des itinéraires séparés des voitures. Ici, il y a bien un tronçon de voie verte le long de l'Yvette, agréable mais avec des traversées dangereuses, et quelques fragments de pistes cyclables constellées de dangereux potelets anti-intrusion. Autant dire que si on devait attendre d'avoir un réseau continu de voies cyclables, on ne ferait jamais de sorties à vélo !



Quatre classes de primaire ont participé aux sorties vélo.

Large mobilisation des acteurs locaux

Pour y arriver, il a fallu réunir pas mal d'ingrédients :

- l'impulsion et l'audace de MDB Massy et du Collectif Vélo
- le soutien de l'Agenda 21 de la mairie pour mobiliser différents services peu au fait du vélo, avec notamment la présence de policiers à vélo
- la motivation du corps enseignant des écoles Camus et Moreau, et l'accord déterminant de la conseillère pédagogique qui souhaite étendre l'expérience à tous les CM2
- la Recyclerie Sportive pour apporter des vélos aux enfants qui n'en avaient pas

- la compétence de deux éducateurs mobilité à vélo pour préparer et encadrer les sorties, avec l'appui de parents et de militants locaux
- et enfin l'enthousiasme des enfants !

L'autre gageure était d'emmener toute la classe : ceux qui ne savent pas faire de vélo, les fanfarons qui savent rouler « sur une roue » mais pas « sur une route », les peureux et les intrépides... Autant dire que pendant les cinq demi-journées de préparation, nous avons travaillé bien plus le comportement en groupe que les techniques d'adresse, afin que chacun sache se caler sur les autres et être responsable de sa sécurité autant

que de celle de ses camarades. Ah ! Les discussions entre nous pour savoir que faire des inévitables cas difficiles ! Il a parfois fallu priver de sortie un ou deux enfants, mais à chaque fois, le même miracle s'est reproduit à peine franchi le portail de l'école, au milieu des voitures : les jeunes les plus durs du groupe sont devenus des agneaux, toujours à demander s'ils faisaient bien ! Finalement, le vélo à l'école, ce n'est pas seulement travailler sur la santé et la sécurité, c'est aussi une éducation à la solidarité et à la responsabilité. ■

Benoit Carrouée et Philippe Ignatio, éducateurs mobilité à vélo
José Le Moigne, MDB Massy

State of the Map : MDB et le vélo bien représentés

La conférence State of the Map France 2018, organisée par l'association OpenStreetMap, s'est déroulée à Pessac (Gironde) du 1^{er} au 3 juin 2018. Le vélo était bien représenté lors de cette sixième édition, avec pas moins de six conférences le vendredi après-midi.

Plusieurs projets visant à favoriser l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens ont été présentés. La Dreal des Pays de la Loire a mené une étude sur le potentiel d'utilisation des véloroutes et voies vertes pour les déplacements quotidiens à l'échelle de la région. L'Atelier

Parisien d'Urbanisme (Apu) a analysé les continuités cyclables du Nord-Est parisien en vue des JO 2024. Le projet de cartographie des aménagements cyclables mené par Île-de-France Mobilités (IDFM), dont l'association MDB est partie prenante, a été présenté par Antoine (Carto'Cité), José (MDB) et Simon (Géovélo). Tous ces projets ont un point commun : ils utilisent – et améliorent – les données décrivant les aménagements cyclables sur OpenStreetMap, le projet collaboratif et libre de cartographie en ligne.

Le samedi, un atelier a regroupé une trentaine de personnes pour débattre sur la façon de cartographier les différents types d'aménagements cyclables, et de structurer les itinéraires EuroVélo en véloroutes nationales et en étapes. Enfin, deux dispositifs originaux ont été présentés tout du long de la conférence : le V4MBike, un vélo surmonté d'un dispositif de prises de vue 360°, et le bi-cinéma, une bicyclette montée sur un *home trainer* qui fait défiler ces mêmes photos sur un écran ... à condition de pédaler ! ■

Antoine Riche, Carto'Cité

Véligo Brunoy : une installation à rebondissements

Brunoy, dans le Nord-Est de l'Essonne, a en son centre-ville une gare RER fréquentée par environ 8 000 voyageurs par jour, ainsi qu'une gare routière attenante. Elle comporte deux abris vélos : un de 16 arceaux implanté dans les années 1980, et un autre de six installé plus récemment par la ville.

En 2012 et 2013, je suis en contact avec le Syndicat des Transports d'Île-de-France [Stif, devenu aujourd'hui Île-de-France Mobilités (IDFM), ndlr], en charge de suivre l'expérimentation des parkings sécurisés en gare Véligo. Je n'apprécie guère les premières installations et veux m'assurer qu'on aura une implantation de qualité à Brunoy. Quatre ans plus tard, j'écris à nouveau au nom de Vélyve-MDB au Stif au sujet de l'entretien du parking gratuit existant à Brunoy, et des projets Véligo dans les gares RER de Montgeron, Yerres, Brunoy, Boussy. Aucune réponse reçue en 2017 ni en 2018.

Et puis, en septembre 2017, les travaux démarrent. Par chance, l'emplacement est correct. Les travaux s'étalent dans le temps : la fondation au sol est finie depuis plusieurs semaines lorsque la structure de l'abri Véligo est posée fin novembre. Dès ce moment, Altinnova (le fabricant) communique sur cette réalisation ! Il faudra encore patienter six mois pour y entrer.

Lors d'une réunion en présence du maire début janvier, la ville confirme n'avoir jamais été associée à l'implan-

tation du Véligo - hormis l'instruction du permis de construire - ni avoir été consultée pour la gestion de l'équipement, qui semble être confiée à Kisio, une filiale SNCF. Puis l'hiver touche à sa fin et toujours aucun signe avant-coureur d'ouverture. On finira par apprendre qu'il y avait un problème de sécurité lié à l'ouverture de la porte donnant sur un passage voiture.

Enfin, le 25 mai 2018, le Véligo entre en service. Aujourd'hui, il semble compter six utilisateurs réguliers dont certains laissent leur vélo plusieurs jours de suite : c'est le gros avantage de ce parking sécurisé 24 heures sur 24. Par contre, comme tous les autres Véligo payants, il n'est pas accessible aux utilisateurs occasionnels n'ayant pas le pass Navigo.

Parmi les conclusions que je tire de cet investissement public de 160 000 euros : le manque de transparence et l'absence de concertation préalable avec l'antenne locale de MDB, existant pourtant depuis 2007. Je note aussi le manque de lisibilité des rôles de chaque partie entre le Stif, la SNCF-ligne D, Kisio... Dans l'idéal, une gare avec un tel trafic pourrait avoir une conciergerie incluant le Véligo et différents services aux voyageurs. À court terme, je souhaiterais que MDB ait une meilleure information sur l'identité des gestionnaires sélectionnés pour chaque Véligo et que l'on établisse avec eux davantage de liens, tant en amont qu'une fois l'abri mis en service. ■ **Loïc Lejay, MDB Vélyve - L'Yerres à vélo**

Vélib' 2 : des progrès à amplifier et confirmer

En cette rentrée, les Vélib' sont de retour dans les rues de la capitale, observation corroborée par les statistiques de Smovengo qui approchent la barre des 50 000 trajets quotidiens le 20 septembre. Vélib' 2 est encore loin des 100 000 trajets de son prédécesseur, mais ce niveau d'activité n'avait encore jamais été atteint en 2018.

Tout est cependant loin d'être rose. Beaucoup de vélos disponibles en station ne sont pas empruntables. Vélib' plongé dans un coma profond, impossibilité d'en décrocher un (bug du cadenas) ou

difficulté à le restituer, restent le quotidien des utilisateurs. Mais la forte disponibilité actuelle du parc permet souvent de trouver un vélo fonctionnel.

Si les stations ouvertes sont désormais quasiment toutes raccordées au réseau électrique, près de 40% sont toujours manquantes. Une situation qui pénalise notamment la banlieue moins densément dotée. Mais ce retard pourrait être un mal pour un bien. Il est à espérer que les enseignements tirés des dysfonctionnements permettent l'installation d'un système fiabilisé pour les 600 stations restantes. ■

LES CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE ARRIVENT À COLOMBES

Des cédez-le-passage cycliste au feu ont été installés cet été à Colombes (92). Il s'agit d'une demande de l'association Colombes à vélo MDB depuis plusieurs années. Les élus ont accepté une expérimentation de ce dispositif rue Paul Bert (angle Europe), rue de Verdun (angle St-Denis), Avenue Ménélotte (angle St-Denis), rue des Voies du Bois (angle Wiener et angle E. Besançon). C'est peu, mais c'est déjà un bon début !

À PARIS, DES CAMÉRAS POUR VERBALISER LES MOTORISÉS SUR LES PISTES CYCLABLES

C'est une bonne nouvelle pour les cyclistes sans cesse confrontés aux voitures et scooters qui squattent les pistes qui leur sont réservées ! La ville de Paris lance à partir de mi-octobre la vidéo-verbalisation contre les véhicules circulant en infraction sur les aménagements cyclables ou les voies pour bus. Une trentaine d'agents devraient être affectés au traitement des images. Depuis le début de l'année, la mairie annonce avoir dressé près de 11 000 PV pour circulation ou stationnement sur piste cyclable, une infraction sanctionnée d'une amende de 135 €.

AIDEZ-NOUS À CARTOGRAPHIER LES COUPURES URBAINES

Qui ne s'est jamais retrouvé face à une bretelle d'autoroute infranchissable ou une jolie piste cyclable qui se termine sur un axe ultra-passant ? MDB se mobilise pour recenser en Île-de-France ces coupures urbaines. Nous avons créé sur notre site, www.mdb-idf.org, une carte interactive dans la rubrique "activités / cartographie". Nous avons maintenant besoin de contributeurs qui fassent remonter leur expérience de terrain. Alors, venez nombreux nous donner un coup de main ! On se charge de transmettre les données aux autorités compétentes.

Cyclistes à Draveil : « Apprenez-leur le caniveau ! »

Draveil est une commune de l'Essonne bien connue des cyclistes pour avoir coiffé sur le poteau la ville de Marseille - pourtant une solide référence en la matière - sur le podium des villes les moins cyclables de France au Baromètre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). Alors, lorsque le maire de la ville, Georges Tron, a annoncé en réunion publique la création de « 26 km de pistes cyclables » durant l'été 2018, les cyclistes se sont demandés ce qu'il allait bien pouvoir sortir de son chapeau. Comment, en effet, créer des « *chaussées séparées de la chaussée principale et exclusivement réservées aux cyclistes* » dans une ville constituée en grande partie de voies et de trottoirs très étroits, et

sans faire exploser les budgets ? Seule solution : supprimer des files de stationnement ou de circulation automobile. Mais connaissant l'attachement viscéral du maire de Draveil à défendre la place de la voiture, il y avait quelques raisons de se poser des questions.

Un tour de passe-passe

Grande était donc notre curiosité au retour de vacances d'aller découvrir ce réseau de pistes cyclables. Au premier coup d'œil, ce qui saute aux yeux, ce sont de petites figurines cyclistes surmontées d'une flèche, serrées sur le bord droit, quasiment dans le caniveau, à l'entrée d'une série de rues. Cela ressemble à un fragment de trajectoire matérialisée, sauf que les recommandations du Cere-ma prévoient des figurines deux fois plus grandes, précédées d'un double chevron, répétées au minimum tous les 50 m, et bien sûr éloignées du bord droit. Un amé-

nagement qui n'a donc rien à voir avec une piste cyclable et contre-productif en termes de sécurité. Jusque-là, rien de très original malheureusement : on observe ce type de mauvais aménagement dans bien d'autres villes.

Mais nous n'avions pas tout vu : en levant les yeux, quelle ne fut pas notre stupéfaction de découvrir sur le trottoir à côté de chaque figurine un panneau C113, le panneau réservé à la signalisation des pistes et bandes cyclables. Donc voilà l'astuce : une demi-figurine cycliste et un panneau C113 au début et à la fin de chaque rue, et on obtient 26 km de pistes cyclables ! Pas cher, très rassurant pour les automobilistes, mais pas franchement respectueux ni de la réglementation ni des cyclistes... La ville de Draveil a frappé fort pour conserver sa place de leader national ! ■

Benoît Carrouée, ProVélo91 / FCDE

LES COULOIRS DE LA MORT DU PONT JUVISY-DRAVEIL

Les collectivités de l'Essonne ont donc tranché : depuis cet été, les cyclistes ont le droit à des demi-figurines peintes sur le bord droit de la chaussée pour traverser le pont de Juvisy-Draveil, une route à quatre voies étroites à fort trafic permettant d'accéder à la gare de Juvisy. Un aménagement inacceptable ! On vous en avait parlé dans le précédent numéro de Roue Libre, le collectif « Un pont pour tous » réclamait depuis longtemps la suppression d'une des quatre voies automobile, sans incidence sur le débit de voitures, pour créer à la place deux vraies voies cyclables de chaque côté. Là, même les cyclistes expérimentés passent avec appréhension ! C'est pourquoi la FCDE, MDB et la FFCT ont écrit au Conseil départemental pour demander d'effacer sans attendre ces trajectoires matérialisées, pour en retracer d'autres au milieu de la voie de droite et de limiter la vitesse à 30 km/h. Puis, sur la base d'une étude de trafic approfondie, de re-considérer la suppression d'une voie automobile. En attendant, le collectif « Un pont pour tous » est retourné battre la pavé avec une « Manif' fâchée » le dimanche 30 septembre.



© Benoît Carrouée

Piste cyclable, exclusivement réservée aux cyclistes, de ... 40 cm de large !

Des pistes cyclables sur les ponts de Melun

La piste cyclable bidirectionnelle sur les ponts Notre-Dame et Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny a enfin vu le jour. Elle correspondait à une attente forte et répond à un besoin réel au niveau des mobilités actives dans la ville. La piste vient structurer un axe Nord / Sud entre le centre-ville et la gare, et constitue ainsi une colonne vertébrale sur laquelle d'autres aménagements doivent venir s'appuyer. Les personnes qui hésitaient à sortir à vélo ou à circuler avec les enfants peuvent se sentir protégées au moins sur les ponts.

Mais, franchement, en termes de continuité des réseaux, de sécurité des usagers (y compris des piétons et des personnes à mobilité réduite), il reste beaucoup à faire ! En l'état actuel, début septembre, l'insertion des vélos dans le trafic en entrée de piste du côté du carrefour quai du Maréchal Foch / quai Alsace Lorraine / boulevard Gambetta, comme du côté de la place Chapu, n'est pas tout à fait sé-



La piste à la fin des travaux au mois d'août.

curisée et pratique ; nous avons proposé des améliorations aux services communaux et communautaires qui nous écoutent avec attention. Le rabotage des trottoirs, la pose de panneaux et les marquages au sol ne suffiront pas à sécuriser totalement les accès.

Certains nous disent qu'à Melun, on construit des pistes cyclables difficiles d'accès pour les cyclistes... Ces critiques peuvent paraître justifiées tant que les voies ne sont pas continues et cohérentes entre elles ; c'est pourquoi il faut imaginer cette piste prolongée par de vraies voies cyclables boulevard Gambetta jusqu'à la place Saint-Jean, et aussi par un aménagement d'une voie verte (quai Foch) qui assurerait la jonction avec celle qui longe la Seine vers Vaux-le-Pénil. Espérons que nous n'attendrons pas quatre ans de plus avant de voir ces aménagements pour compléter la piste des ponts ! Et puis, bien sûr, des aménagements cyclables sur tous les quais ainsi que sur les

ponts Jeanne d'Arc et Maréchal Leclerc contribueraient à sécuriser les déplacements en centre-ville. Enfin, rappelons à tous les vélos le respect du Code de la route et du Code de la rue et les pratiques élémentaires de prudence ! ■

Amélie Sasso, MDB Melun aggro à Vélo

VU D'AILLEURS

PARIS A SA MAISON DU VÉLO, MONTRÉAL SA MAISON DES CYCLISTES

Montréal est une des villes américaines les plus en pointe sur le vélo. Ce moyen de déplacement est particulièrement visible de mi-avril à mi-octobre. Mais il n'est pas rare non plus d'observer des vélos en hiver, saison beaucoup plus rude que chez nous en France. Certaines pistes du beau réseau de pistes cyclables sont déneigées et déglacées. Autres éléments notables du système montréalais : de très nombreux aménagements pour sécuriser son vélo, une flotte de vélos partagés (BIXI) et face au fléau du vol, c'est la police qui propose le marquage des vélos, gratuitement.

La Maison des cyclistes

À la croisée de deux pistes cyclables, en face du parc La Fontaine, cet espace réunit les bureaux de la très puissante

association Vélo Québec, un café, une boutique, et une agence de voyages, spécialisée dans le tourisme à vélo.

L'offre Vélo Québec

Vélo Québec propose des conférences, des causeries et de nombreuses formations (mécanique, sécurité, cyclotourisme, encadrement de groupes, et même la mise en boîte du vélo pour les trajets en avion). Son activité économique est très diversifiée, et lui permet de rémunérer près de 70 salariés, contre cinq pour la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), son équivalent français.

Par ailleurs, sur le modèle de la Convergence francilienne, Vélo Québec organise en juin le festival Go Vélo qui rassemble lors de deux grandes balades urbaines (une la

nuît et une de jour) près de 35 000 cyclistes.

Micro lexique à l'usage des Français

Attacher son vélo : barrer son vélo

Marquage des vélos : burinage

« Vélotafeurs » : navetteurs ■

Michèle Lewi



La Maison des cyclistes, QG de l'association Vélo Québec.



Stéphane Beaudet : « Il faut que les territoires se bougent sur le vélo ! »

La Région est aujourd'hui un acteur incontournable du vélo en Île-de-France, avec depuis 2017 un plan vélo de 100 millions d'euros. L'argent est là, mais c'est maintenant aux collectivités de s'en saisir, estime Stéphane Beaudet, le vice-président en charge des Transports. Entretien réalisé en juin pour la radio Cause Commune - 93.1 FM.

Propos recueillis par Abel Guggenheim

Où en est-on depuis l'adoption du plan vélo en 2017 ?

Je suis très fier de ce qu'on a fait avec ce plan vélo et, en même temps, je suis très déçu. Je viens de quitter un élu local qui me disait : « Alors ce plan vélo, quand est-ce que tu fais quelque chose ? ». Je lui ai répondu : « Mais non, on vous a fait un plan vélo pour que vous, les territoires, vous portiez quelque chose ». Nous, on est là pour aiguillonner, mettre en place des dispositifs, le cas échéant apporter de l'argent, et en l'occurrence, on met plus de 18 millions d'euros par an. On pourrait dire que ce n'est pas assez, sauf qu'aujourd'hui, j'ai du mal à les dépenser parce que les territoires ne se mobilisent pas suffisamment*. Donc ce n'est pas un problème d'argent !

Pourquoi avons-nous fait un plan vélo ? La Région est passée, sur les dix dernières années, de 3 000 km de pistes cyclables à 5 000, mais il n'y a pas un vélo de plus qui circule en Île-de-France. Donc le constat est le suivant : on a eu beau mettre des millions d'euros, faire des pistes, on n'a pas eu le résultat escompté. Pour quelles raisons ? Tout d'abord, les pistes qui ont été faites sont davantage des pistes de loisirs que de déplacements domicile-travail. Le deuxième problème, c'est le jalonnement. Le troisième, les ruptures. Le quatrième, la sécurité sur le parcours ; toutes les pratiques ne se ressemblent pas. Moi qui suis un cycliste sur route, par exemple, je n'ai pas les mêmes besoins qu'un promeneur. Le cinquième, la question de la sécurisation du stationnement du vélo. Et enfin, dernier point, qui émerge de façon très forte, c'est la question des services : comment j'accom-

pagne la pratique du vélo, comment j'apprends à m'en servir, et surtout comment je l'entretiens.

Si je vous comprends bien, la Région est aujourd'hui dans une posture de conseil.

Elle le doit. Le plan vélo qu'on a initié est doté comme il ne l'a jamais été, mais il renvoie aussi la responsabilité aux territoires : la Région ne peut pas être maître d'ouvrage et faire des pistes cyclables sur l'ensemble des 1 270 communes d'Île-de-France. Donc ce que l'on demande aux agglomérations, que l'on va financer plus qu'avant, c'est d'être capable de porter un véritable plan vélo local et d'arrêter de se payer une piste cyclable sur trottoir avec une route toute neuve. Je vous ai fait la liste des raisons pour lesquelles on ne faisait pas de vélo au quotidien. Eh bien, prenons l'inverse : on va financer une agglomération capable de porter un projet global à la fois sur des liaisons, sur du jalonnement, sur la sécurisation du trajet, sur le stationnement et enfin sur la question des services. C'est cela que l'on défend, à travers le plan vélo évidemment, mais également d'une certaine manière (c'est un peu passé inaperçu) avec le plan route. La route, ce n'est pas elle qui pollue, c'est ce que l'on met dessus. Les pistes cyclables et les voies de bus sont des routes par définition. On a toujours tendance à penser que dès que l'on parle route, on parle bagnole ! Non, la route, c'est la structure, c'est le chemin sur lequel on fait rouler des choses, et ce n'est pas nécessairement une voiture en version auto-soliste.

Il faut également s'adosser aux entre-



© Hugues-Marie Duclos / Région Île-de-France

prises. Et c'est là qu'on voit apparaître un soutien de plus en plus fort. Je pense à certaines d'entre elles sur la location de vélos électriques longue durée, sur l'achat de vélos électriques dans des flottes d'entreprise, etc. Tout cela, on peut l'accompagner. La Région pousse, elle met de l'argent sur la table, elle met un cadre, elle a des techniciens qui sont là à disposition pour aider, pour accompagner, mais il faut que les territoires se bougent !

Avez-vous le moyen de vérifier que l'argent que vous donnez est bien employé ?

C'est contractuel : on ne paye pas si cela ne relève pas d'un véritable plan vélo local. Les associations vérifient aussi (même si je ne comptais pas sur elles, elles le feraient). Elles sont très implantées, on compte évidemment sur elles. C'est aussi grâce à elles que j'ai pris la décision, par exemple, d'aller inaugurer l'EuroVélo-route 3 (EV3) en juin dernier sur le canal de l'Ourcq en Seine-Saint-Denis, là où



Stéphane Beaudet, en septembre 2016, lors de la conférence régionale sur le vélo.

Malgré toute la bonne volonté régionale sur le vélo, il y a encore beaucoup de gens qui utilisent une voiture ou un deux-roues motorisé pour de toutes petites distances...

Malheureusement, c'est la vraie vie ! On est tous un peu humains quand même, et c'est finalement la contrainte qui nous fait changer : la saturation du réseau de transports, des routes, et le besoin qu'on a les uns et les autres d'essayer de gagner un petit peu de temps. On n'est pas du tout sur une prise de conscience écologique collective qui consisterait à dire « *en laissant ma bagnole chez moi, je dépollue* ».

On y viendra sans doute, quelque chose est en train d'émerger. Mon fils qui a 20 ans est déjà dans

cette ère où je ne g â c h e pas, où j'utilise des mobilités différentes, notam- m e n t

« C'est la contrainte qui nous fait changer. »

avec mon smartphone. Il y a un panel de choix qui me permet de m'adapter en fonction de mes besoins, Blablacar pour les longues distances, RER, vélo, trottinette électrique pour les plus courtes.

Et nous, avec le plan vélo régional, on est là pour accompagner ce changement. Quand on engage un plan vélo, qu'on fait des réunions, qu'on concerte, qu'on met entre 18 et 20 millions d'euros sur la table tous les ans, on ne peut pas dire qu'on n'essaie pas d'aiguillonner ! On essaie de faire. Il faut tenir, continuer à dire aussi avec beaucoup de franchise que nous devons changer nos habitudes de mobilité parce que le réseau de trains est durablement saturé en Île-de-France ! Cela aura évidemment un impact, mais est-ce que cela suffira dans une région en expansion permanente, qui construit 70 000 logements par an pour faire face à l'augmentation du nombre d'habitants ? ■

Entretien diffusé le 24 juin 2018 sur Cause Commune - 93.1 FM, à retrouver en intégralité sur le site de l'émission Rayons Libres : www.cause-commune.fm.

** Depuis cet entretien, les choses ont légèrement évolué. La Région a lancé en juillet un appel à projets qui lui a permis de récolter environ 40 dossiers. Stéphane Beaudet parle d'une « réussite » qui devrait donner un coup d'accélérateur au plan vélo.*

des travaux réels ont été faits, plutôt que dans des secteurs où on est dans les orties (voir dossier p.10).

Les véloroutes, c'est une chose à laquelle vous tenez ?

Oui, c'est important : on a mis à peu près quatre millions d'euros dans l'accompagnement de certains projets avec du personnel disponible pour la coordination. Il faut évidemment aller plus loin puisque, globalement, nous n'avons que 60% des aménagements qui sont réalisés. Je suis évidemment favorable à ces véloroutes mais j'ai considéré qu'il fallait, comme dans les autres régions, que ce budget rebascule sur le budget tourisme et pas sur le budget transports. Quand les travaux vont être finis, la question qui va se poser majoritairement à tous les touristes qui utilisent l'EV3, et ils sont nombreux, c'est « où est-ce que je mange, qu'est-ce que je

vais visiter et où est-ce que je dors ? ». On est donc dans le champ touristique, que je voulais volontairement écarter du champ du quotidien.

Mais quand on a une véritable autoroute de vélos qui fonctionne, comme le canal de l'Ourcq, il n'est pas aberrant d'imaginer que dans un « plan vélo du quotidien », on puisse avoir des artères qui viennent alimenter cette EV3. Est-ce que cela marchera partout sur la Seine, en Essonne, en Seine-et-Marne ? On n'en sait rien, il faut regarder les schémas locaux,

« On ne paye pas si cela ne relève pas d'un véritable plan vélo local. »

parce qu'il y a aussi une question de rabattement sur les gares, du côté des entreprises... Donc cela dépendra évidemment

des territoires, mais en vallée d'Ourcq, on peut connecter un plan vélo local quotidien, c'est-à-dire « comment je vais à la gare, à l'entreprise, vers l'université, mon lycée, mon collègue, à vélo en passant peut-être sur 2 ou 3 km par la vallée ».



Véloroutes et voies vertes en Île-de-France : un réseau en construction

Depuis 20 ans, véloroutes et voies vertes ne cessent de se développer dans l'hexagone. L'Île-de-France a suivi le mouvement, sans pour autant s'illustrer. Beaucoup reste à faire avant d'obtenir un réseau attractif et continu, pour les touristes comme pour les cyclistes du quotidien.

Par Didier Couval, MDB Est Ensemble à vélo

L'année 1997 est une date majeure pour le vélo. Elle marque la création de la première voie verte de France, entre Givry et Cluny en Saône-et-Loire, au succès qui ne s'est jamais démenti depuis. C'est aussi la fondation de l'Association française des véloroutes et voies vertes (AF3V) qui a fait beaucoup pour l'émergence du concept en France. Vingt ans plus tard, le résultat est là ! Les chiffres-clés, délivrés par le réseau de collectivités locales Vélo et Territoires, viennent en attester : 66 % du Schéma national des véloroutes et des voies vertes (SN3V) de 2010 est réalisé en 2018. Paradoxe : si Paris et sa région vont encore conserver cette année la première place au podium mondial du tourisme, l'Île-de-France occupe une position secondaire sur la carte des véloroutes et voies vertes françaises.

L'Île-de-France en position insulaire

Alors que Lyon est désormais associée à la Viarhônga ou que le Canal des 2 mers à vélo irrigue Toulouse, Paris reste en dehors des circuits majeurs du cyclotourisme à l'échelle européenne. Pourtant, les visiteurs qui découvrent Paris se déplacent de plus en plus à vélo durant leur séjour et le nombre de balades organisées dans la capitale en atteste. Mais la part des voyageurs cyclistes reste encore marginale dans une région qui compte des sites naturels et patrimoniaux exceptionnels : cités et domaines royaux, espaces forestiers, vallée de la Seine et ses nombreux affluents. En cause, le gigantisme de son agglomération et la difficulté de traverser un territoire urbain coupé par de nombreuses infrastructures.

Il existe bien des itinéraires cyclables. 60% du schéma francilien des véloroutes et voies vertes a été réalisé selon les chiffres de la Région. Depuis le bois de Vincennes, on file vite jusqu'à Noisiel le long de la Marne. À Juvisy dans l'Essonne, on remonte la vallée

de l'Orge jusqu'à la Francilienne. Et la piste cyclable du canal de l'Ourcq en Seine-Saint-Denis est connue pour être le tronçon le plus fréquenté de France ! L'Île-de-France accueille par ailleurs une véloroute nationale, la Véloscénie (V40 Paris - Mont-Saint-Michel), et deux véloroutes européennes, l'Avenue verte Londres-Paris (V33) et la Scandibérique (EuroVélo 3). Si ces grands itinéraires ont le mérite d'exister, ils sont encore incomplets et loin d'être parfaits. En effet, aucune de ces trois véloroutes ne permet aujourd'hui une progression continue des cyclistes sur le territoire francilien. Elles sont encore entrecoupées de points noirs, quand elles ne manquent pas tout simplement d'infrastructures cyclables ou de balisage. Se pose également la question de la montée en charge des aménagements existants. C'est le cas notamment de la Coulée verte, empruntée par la Véloscénie (voir encadré). Comment intégrer un nombre croissant de vélos sur un espace partagé avec les piétons ?

Besoin d'un maillage cohérent

Le problème réside dans la faiblesse du maillage du réseau cyclable à l'échelle

de l'agglomération. Malgré l'inscription du principe d'un « réseau cyclable structurant » au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), la complexité du découpage territorial et l'absence de chef de file sur ces enjeux de mobilité active se font durement sentir. On le voit ailleurs, lorsque des communautés urbaines, devenues métropoles comme Strasbourg ou Bordeaux, ont tissé avec constance depuis plusieurs décennies un réseau cyclable d'envergure, les véloroutes s'intègrent parfaitement dans le paysage urbain. En plus de leur intérêt touristique pour des territoires périphériques en manque de notoriété, elles deviennent l'armature des itinéraires cyclables utilisés par les cyclistes du quotidien.

On notera tout de même une prise de conscience de la part des élus franciliens du potentiel de ces véloroutes et voies vertes pour les déplacements domicile-travail. « *La Scandibérique est davantage qu'un produit touristique* », lançait Stéphane Troussel, le président du département de Seine-Saint-Denis, lors de l'inauguration en juin dernier de l'EuroVélo 3. Une vision partagée



Le revêtement des véloroutes est très inégal, comme ici sur la Scandibérique en Seine-et-Marne.

Schéma régional des véloroutes et voies vertes



par le vice-président aux Transports de la région Île-de-France, Stéphane Beaudet : « *La partie cyclotourisme est mise à l'honneur, mais le vélo c'est plus important que ça. 40% des trajets en Île-de-France font moins de 5 km. [...] Il nous faut porter haut et fort la question du vélo comme moyen de transport à part entière pour aller travailler, pour aller étudier...* ». Ces discours sont porteurs d'espoir. Peut-être que cette approche utilitaire des infrastructures cyclables permettra de mettre enfin le coup d'accélérateur dont ont besoin les véloroutes et voies vertes franciliennes.

Une faible visibilité

L'Île-de-France accueille trois véloroutes, l'EV3, la V40 et la V33. Ces grands itinéraires ont développé bien sûr des sites officiels sur le web :

- www.avenuevertelondonparis.com ;
- www.veloscenie.com ;
- www.scandiberique.fr.

Rien de plus révélateur ceci dit, pour voir si leur promotion est relayée par les

acteurs locaux, qu'une petite visite virtuelle sur les sites des offices touristiques des territoires franciliens ! Mobilisés par leurs voisins qui avaient été à l'initiative de ces itinéraires et avec le relai d'une bonne présence associative, les Yvelines,

le Val-d'Oise et les Hauts-de-Seine font de façon détaillée la promotion des itinéraires vers Londres et le Mont Saint-Michel. Dans le cas de Paris, il faut aller jusqu'en bas de la page d'accueil du site de tourisme de Paris pour dénicher la ru-



De gauche à droite, Christophe Najdovski, Stéphane Beaudet et Stéphane Troussel lors de l'inauguration de l'EV3.

LA COULÉE VERTE : L'AXE «VÉLOTAF» DU SUD PARISIEN

Reliant trois départements et neuf villes entre Paris et Massy, elle porte plusieurs noms, la Promenade des vallons de la Bièvre ou encore la Coulée verte du Sud parisien, et elle se confond avec la véloroute nationale de la Véloscénie. Les riverains l'appellent affectueusement leur « Coulée verte ». C'est le nom que lui a donné en 1974 son fondateur, le Fontenaisien Louis Pouey-Mounou, récemment décédé. Sans lui, il y aurait eu l'autoroute A10 à cet endroit, voulue par le président Pompidou dans les années 1970. Heureusement, une lutte associative acharnée de plus de dix ans a fait capoter ce projet insensé.

Aujourd'hui, la Coulée verte est une réussite écologique, économique et humaine. Écologique, car elle est un poumon vert qui apporte de la fraîcheur et de l'oxygène aux villes qu'elle traverse. Une réussite économique, car ce parc tout en longueur est un atout considérable pour cette zone très sujette à la densification urbaine, comme les promoteurs immobiliers ne cessent de le rappeler dans leurs publicités. La réussite humaine de la Coulée verte est son pouvoir irrésistible d'évasion pour les promeneurs.

Elle est également devenue un axe « vélotaf ». En cause, le manque d'aménagements cyclables en banlieue qui a poussé les habitants à y trouver refuge. Elle fédère tellement que les usagers ont ressenti le besoin de créer le « Comité Coulée Verte » fin 2017. À l'initiative de l'association locale FARàVélo, 23 cyclistes ont fait un inventaire des défauts et imaginé des solutions sur une carte interactive. Un dialogue avec le conseil départemental est actuellement en cours sur cette base, pour rendre la Coulée verte encore plus cyclable.

La réussite de la Coulée verte connaîtra ses limites. L'essor du nombre de « vélotafeurs » crispe déjà la cohabitation avec les piétons, et ce n'est pas fini. C'est bon signe, car cela montre l'envie de vélo dans la métropole parisienne. Mais il faudra rapidement soulager la Coulée verte en rendant les autres rues cyclables. Car une Coulée verte c'est bien, mais une banlieue cyclable, c'est beaucoup mieux !

Stein van Oosteren,
président de FARàVélo et animateur du
Comité Coulée Verte (CoCoVert)

brique « Tourisme durable à Paris » ; outre de judicieux conseils pour se déplacer autrement, seule la Véloscénie est présentée parmi les itinéraires cyclables inter-régionaux. Bien mais peut mieux faire !

On retrouve le même contraste dans la répartition géographique des lieux labellisés « Accueil Vélo » ; quand ils fleurissent dans le Vexin et la vallée de Chevreuse, on n'en compte que trois à Paris et zéro dans le reste de l'agglomération ! Le plus regrettable est l'absence de véritable vitrine à l'échelle régionale en dehors du site Géovélo. En consultant le site du comité régional du tourisme, une recherche rapide par mots-clés, tels que « véloroute » ou encore « Scandibérique » et « Véloscénie », se conclut par les termes « Votre recherche n'a donné aucun résultat ». Sans commentaires. Ou justement si : la Scandibérique, seule véloroute européenne qui traverse à ce jour l'ensemble du territoire francilien, aurait pu être un support d'une politique volontariste, notamment pour desservir à vélo les « îles de loisirs » de plein air régionales. Malgré son inauguration officielle en juin, on s'interroge sur le portage par la Région Île-de-France en faveur d'un axe cyclable fédérateur dans l'agglomération, qui traverse des secteurs en renouvellement urbain qu'il s'agit de valoriser.

La Seine à vélo, une opportunité pour l'Île-de-France ?

À l'image du fantastique succès de la Loire à vélo et de l'émergence remarquée de la Viarhônga, le projet déjà engagé de la Seine à vélo (V32) sera-t-il l'itinéraire qui changera la donne ? Depuis Le Havre, le fleuve peut devenir le support d'un parcours d'un niveau de notoriété mondiale, sous le thème des impressionnistes, en reliant Vernon et Giverny à Chatou et Argenteuil. Mieux, en ne se contentant pas de s'arrêter à Paris mais en filant en amont pour associer Barbizon en forêt de Fontainebleau, cette liaison cyclable au cœur du Grand Paris pourrait faire décoller la Scandibérique sur son tronçon en Essonne le moins assuré, et établir enfin la relation avec l'Est de la France et l'Europe centrale. ■



© Stein van Oosteren

La Coulée verte est partagée entre piétons et cyclistes, ce qui pose parfois quelques problèmes.

RÉSEAU EXPRESS VÉLO À PARIS : DU RÊVE À LA RÉALITÉ

Par Alexis Frémeaux



Le REVe parisien sur la rive gauche de la Seine, au niveau de la gare d'Austerlitz.

Le réseau express vélo (REVe) est la pièce maîtresse du plan vélo parisien pour la période 2015-2020. Le REVe a pour objectif de permettre de circuler rapidement à travers Paris à vélo sur des pistes protégées, continues et en mesure d'accueillir de nombreux cyclistes. Quatre liaisons sont prévues : Nord-Sud de la porte d'Aubervilliers à la porte d'Orléans, Est-Ouest entre la porte Dorée et la porte Maillot via la rue de Rivoli et les Champs-Élysées, ainsi que deux liaisons sur chacune des rives de la Seine, de Boulogne à Charenton et d'Ivry-sur-Seine à Issy-les-Moulineaux. Trois ans après son annonce lors du lancement du plan vélo et alors que les premiers tronçons commencent à sortir de terre, l'heure est au premier bilan.

Une logique de réseau fragile

Premier constat, la logique de réseau cyclable ne vaut pour le moment que sur le papier. Au lieu de gérer un projet unique allant d'un bout à l'autre d'un axe, le REVe a été découpé rue par rue, ce qui se traduit par une réalisation par portions pas toujours connectées entre elles ou homogènes en termes d'aménagements. Cette logique fait également dépendre sa réalisation des décisions de la préfecture de police tronçon par tronçon, ce qui est contraire à la logique de réseau qui voudrait que l'on pense l'itinéraire dans son ensemble. La partie sud du REVe a ainsi dû être abandonnée en raison de l'opposition de la préfecture de police.

Gageons néanmoins que lorsque des tronçons suffisamment longs auront été réalisés, ils attireront des flux cyclistes massifs. Cela contribuera à démontrer la pertinence de doter l'ensemble des grands axes parisiens d'aménagements cyclables aussi ambitieux.

Des infrastructures de qualité

Deuxième constat, les tronçons réalisés sont de qualité. Ils marquent une rupture par rapport aux aménagements existants. Large de quatre mètres pour les sections bidirectionnelles, les pistes créées sont capacitaires et permettent de circuler rapidement, notamment grâce à la suppression de feux inutiles pour les cyclistes. Les trajectoires sont généralement bien pensées, avec une bonne lisibilité de l'aménagement, y compris lors des intersections. La connexion avec le réseau existant reste un point d'attention, notamment du fait du choix de pistes bidirectionnelles.

Un manque de visibilité

Enfin, contrairement à Grenoble qui a opté pour un marquage coloré de son REVe, le réseau express vélo parisien n'a pas aujourd'hui de lisibilité propre dans la ville. Il ne s'accompagne d'aucune signalétique spécifique, qu'il s'agisse du jalonnement du réseau ou de marquage au sol permettant de lui donner une identité et une visibilité. De la même manière, la continuité du réseau parisien avec le réseau des communes limitrophes reste aléatoire.

“ Les élus n'ont pas encore pris conscience du caractère structurant des véloroutes. ”

Le point de vue d'Erick Marchandise, responsable de l'association CyclotransEurope

Où en sont les véloroutes en Île-de-France ?

Quand les cyclistes arrivent de l'Oise sur l'EuroVélo 3 et entrent en Seine-et-Marne, il n'y a plus de signalisation, ni d'aménagement pour se raccorder à la piste du canal de l'Ourcq. Quand ils quittent l'Île-de-France sur les bords du Loing, ils passent d'un revêtement de mauvaise qualité à une voie verte roulante dans le Loiret. En fait, les élus n'ont pas encore pris conscience du caractère structurant du réseau de véloroutes tant pour le tourisme que pour les loisirs et les déplacements quotidiens des Franciliens.

Les carences sur Paris-Londres ou la Véloscénie dans l'Essonne sont tout aussi flagrantes. Quant à la Scandibérique, un comité de pilotage national existe depuis 2013 et rassemble la quasi-totalité des collectivités de l'itinéraire. Mais le mandat du chef de file, qui est actuellement la Région Île-de-France, se termine théoriquement fin 2018. Nous sommes donc inquiets sur la pérennité du « COPIL » EV3 et sur la dynamique nécessaire à la promotion de ce parcours européen.

Comment accueillir les touristes à vélo ?

Face au constat d'une offre insuffisamment valorisée et lisible, CyclotransEurope porte le projet, avec la mairie de Paris, d'offrir un site multi-supports où seront réunies toutes les infos pratiques dont ont besoin les visiteurs à vélo qui découvrent notre région. Nous avons d'ailleurs besoin de contributions pour le mettre en œuvre, n'hésitez pas à nous rejoindre !



Train et vélo : le casse-tête du voyageur

La première étape d'un voyage à vélo passe souvent par la case train. Et autant dire que c'est rarement une partie de plaisir ! On vous donne quelques astuces pour vous en sortir.

Par Sébastien Finet

Mettre son vélo dans le train pour rejoindre le point de départ de son voyage. Sur le papier, c'est la solution idéale. La voiture nous oblige à la laisser quelque part et à faire une boucle pour la récupérer ; l'avion impose de démonter le vélo, de bien l'emballer et de prier pour qu'il ne soit pas abîmé... sans parler de l'impact climatique ! Non vraiment, en Europe, il n'y a pas mieux que l'intermodalité train + vélo. Mais solution idéale ne veut pas dire solution aisée. En effet, les compagnies ferroviaires européennes ne l'entendent pas vraiment de cette oreille, et tout se complique.

1 LA HOUSSE PASSE-PARTOUT

Dans tous les trains, il est possible de voyager avec un vélo démonté placé dans une housse (ou dans une housse fabriquée par vos soins avec cartons, sacs poubelles, film plastique...). On vous prévient, vous ne serez pas toujours bien vu des contrôleurs et des autres voyageurs avec ce bagage encombrant, mais surtout, cette option affiche très vite ses limites quand on a un vélo tout équipé ; avec porte-bagages avant et arrière, et des garde-boue. C'est inenvisageable de tout retirer à chaque fois.



© Creative Commons

Quelques TGV acceptent les vélos non démontés sur réservation.

2

DECOUPER SON VOYAGE EN TRONÇONS

Reste maintenant à trouver des trains qui acceptent les vélos non démontés, ce qui n'est pas une mince affaire. Le seul site qui propose ce type de trajets pour toute l'Europe est celui de la Deutsche Bahn (compagnie ferroviaire allemande). Ses résultats ne sont pas toujours pertinents, mais il a le mérite d'exister. Toutes les autres compagnies européennes ne proposent que des recherches dans leur propre pays. La meilleure option est donc de faire plein de tests, de chercher en morcelant le trajet et de se renseigner sur les trains qui prennent les vélos auprès d'autres voyageurs (sur des forums ou par Twitter).

Voici un exemple pour illustrer le propos. Vous avez envie de parcourir la Vialhônga dans le sens Sud-Nord. Vous voulez donc vous rendre à Marseille depuis Paris avec votre vélo non démonté. Le site de la Deutsche Bahn trouve une solution : trois jours et six changements. C'est déjà mieux que le site de la SNCF qui n'affiche aucune solution. Vous pouvez alors décider de diviser votre recherche en deux tronçons : Paris-Lyon et Lyon-Marseille. Pour le trajet Paris-Lyon, le site de la SNCF vous propose de prendre le TER. Mais attention, la SNCF n'indique que les départs proches de l'heure indiquée pour votre recherche. Donc il faut aussi jouer avec l'heure de départ pour découvrir toutes les solutions. Pour le trajet Lyon-Marseille, le site de la SNCF vous propose aussi un TER. Bingo, vous avez réussi à aller de Paris à Marseille avec votre vélo non démonté en une journée et un seul changement ! En fait, il y a une solution encore plus rapide, diviser sa recherche avec les deux tronçons suivants : d'abord Paris-Avignon en TGV, puis Avignon-Marseille en TER.

Pour trouver les solutions, il faut donc diviser son parcours en plusieurs tronçons, puis s'assurer que chaque train accepte les vélos non démontés. Bien sûr, sur le site de la SNCF, vous devrez réserver les tronçons indépendamment, ce qui coûte plus cher. Il vous reste alors à acheter votre billet en agence, en ayant bien noté tout le détail de votre itinéraire auparavant.

3 TER VS. TGV

Il faut savoir qu'en France, tous les TER prennent les vélos gratuitement. Soyez vigilant toutefois lors des périodes d'affluence, car il n'est pas toujours facile d'entrer avec son vélo dans un TER bondé. Par exemple, le TER Lyon-Tours qui permet de rejoindre la Loire à Vélo depuis Lyon refuse régulièrement des voyageurs à vélo lors des vacances d'été.

Sur les trains Intercités, il n'y a pas de règles. Certains prennent les vélos, d'autres non et certains acceptent les vélos alors qu'il est annoncé qu'ils ne les acceptent pas. De plus, en fonction des lignes, soit il ne faut pas réserver (et c'est donc gratuit), soit la réservation est obligatoire et vous vous en tirez pour 5 euros... ou 10 euros.

Pour les TGV, une partie des TGV des lignes Nord, Ouest et Sud-Ouest acceptent les vélos avec réservation de 10 euros. Vers le Sud-Est, c'est le cas de seulement quelques TGV pour Avignon. Impossible en revanche d'embarquer votre monture dans un TGV duplex. Quant aux TGV Est et TGV Lyria (vers la Suisse), ils étaient accessibles jusqu'en 2017. Seule éclaircie dans ce triste bilan, les Thalys devraient avoir des places vélos à partir de 2019.



© Creative Commons

Vous pouvez embarquer gratuitement votre vélo dans tous les TER.

4 LES TRAINS DE NUIT

Une autre solution est de se tourner vers les trains de nuit, qui pour la plupart autorisent les vélos. Cependant, ils sont de plus en plus rares en France, mais aussi en Europe. Et encore une fois, il faut programmer son voyage en le divisant en plusieurs tronçons, en sachant que les sites des compagnies ne prennent en compte la recherche avec vélo que dans leur pays ou sur leur train. Par exemple, il existe un train Genève-Venise qui accepte les vélos, affrété par Tren Italia. Le seul moyen de le savoir est de le chercher sur le site Tren Italia. Mais si vous voulez faire Lyon – Venise, le site Tren Italia ne saura pas trouver de solution alors qu'il y a de nombreux TER Lyon-Genève.

Pour conclure, c'est une vraie galère de voyager avec son vélo en France et en Europe. Il faut faire preuve de patience et de persévérance. Et pourtant, le cyclotourisme se développe, beaucoup de régions ont compris qu'il était bénéfique pour l'économie locale. Espérons que les politiques européennes de transport en tiennent compte. European Cyclist Federation (ECF), qui regroupe les différentes fédérations cyclistes nationales telle que la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), pousse à Bruxelles pour qu'un espace vélo soit obligatoire lors de la construction de nouveaux trains. Espérons que ce lobbying soit concluant !



© Creative Commons

Certains Intercités acceptent les vélos gratuitement ou sur réservation.



Mon tout premier voyage à vélo

Hayat a appris à faire du vélo sur le tard, à 45 ans, avec la vélo-école de Montreuil (Seine-Saint-Denis). Il faut croire que le virus cycliste est passé, car après plusieurs balades MDB, elle est partie cet été pour son premier voyage à vélo. Elle raconte pour Roue Libre son expérience sur les routes anglaises.

Par Hayat Baaklini

J'ai un coup de panique ! Où est mon sac à dos ? On vient à peine de descendre du train à Calais et de rejoindre le port, que déjà je ne retrouve plus mes affaires derrière moi sur mon porte-bagages. Nous commençons donc mon premier voyage par un demi-tour ! Mon sac est tombé quelques centaines de mètres plus loin, sur une piste cyclable. Avant d'embarquer sur le ferry, un des membres de l'équipe me réexplique les bases : voilà comment bien attacher toutes mes affaires avec les tendeurs.

Nous sommes parmi les derniers à monter sur le navire, il faut bien laisser le passage aux camions et aux voitures. Ce jour-là, il fait très beau, la traversée se déroule à merveille. Je passe mon temps sur le pont à admirer le paysage. Après une heure et demie de navigation, les étonnantes falaises blanches de Douvres apparaissent à l'horizon, ainsi que le château situé sur les hauteurs. C'est l'Angleterre ! Quelques petits changements dès que l'on accoste : on recule sa montre d'une heure et surtout, on roule

à gauche. C'est inhabituel, on est tout le temps tenté de se rabattre vers la droite, mais il va falloir s'y faire...

Paysages de carte postale

Pour rejoindre Canterbury, nous avons besoin d'un petit coup de main. Passage obligé par l'office de tourisme de Douvres pour récupérer un plan de la région et de ses itinéraires cyclables. Heureusement, le chemin est balisé (route cycliste n°1). Nous sillonnons des petites routes de campagne avec très peu de trafic. Dès que l'on tourne la tête, c'est une carte postale : des champs, des villages pittoresques, avec leurs *cottages* de charme.

Après 40 km faciles avec peu de dénivelé, nous arrivons en fin d'après-midi à Canterbury. Là encore, nous sommes un peu perdus. Nous avons la chance de croiser un cycliste qui parle français et qui nous guide jusqu'à notre lieu de rendez-vous avec Dynamobile, à l'autre bout de la ville.

En route avec Dynamobile

Car oui, il faut que je vous précise, je ne fais pas ce voyage seule. Pour ma toute première fois, j'ai décidé de rejoindre la randonnée de l'association belge Dynamobile. Chaque année, elle réunit près de 150 personnes, venues de plein de pays différents. Des familles avec enfants, des débutants, des voyageurs confirmés... C'est un tourbillon ! Tout est nouveau pour moi : passer quelques jours avec autant de monde, s'intégrer avec le groupe et partager les mêmes lieux de vie.

Le fonctionnement des journées est toujours le même. Elles débutent par une explication détaillée du trajet et des difficultés à affronter. On nous répète de bien rouler à gauche, en file indienne sur les routes partagées avec les voitures. Après cela, en chemin, lorsqu'on arrive aux croisements, c'est facile, il y a toujours des « signaleurs » pour nous indiquer la direction à suivre. À noter également la présence d'un « vélo-balai » pour accompagner les plus lents, et d'un mécanicien pour d'éventuels problèmes sur nos montures. Nous, participants, n'avons finalement qu'à pédaler à notre rythme et profiter des merveilleux paysages de la région.

Balade en bord de mer

Pour notre premier jour, nous commençons par une boucle. De Canterbury, nous allons vers l'Ouest, jusqu'à Whitstable, une ville côtière et station balnéaire du Kent. Nous roulons au bord de la mer jusqu'à la pause de midi. Puis vient l'heure du retour. Nous passons par Fordwich, présentée comme la plus petite commune d'Angleterre, située au bord de la rivière Stour qui se jette dans la mer du Nord.

Dans la soirée, nous nous baladons à pied dans le vieux Canterbury. Cette ville est un centre touristique et universitaire, célèbre pour sa cathédrale, avec



© Anne Gilbert / Dynamobile

La randonnée nous emmène à plusieurs reprises sur les côtes de la Manche.

des ruelles pavées, de belles façades de magasins et des vieilles maisons à superbes colombages, très bien entretenus.

Nous quittons Canterbury en direction de Maidstone. C'est toujours aussi beau. Les villages médiévaux se succèdent, les bois, les collines avec panoramique aussi. Tout est verdoyant. De Maidstone, nous grimpons dans le Nord, direction Rochester (route vélo n° 17). C'est une ville située au bord du fleuve Medway, avec son château normand médiéval et sa magnifique cathédrale fondée en 604, la deuxième plus ancienne d'Angleterre !

Les premiers petits pépins

Je me souviendrai de cet après-midi à vélo. Ça commence par une crevaillon, ma première ! Tout de suite, je suis bien entourée par le « vélo-balai » et le mécanicien. Ils m'aident à réparer ma chambre à air, et je peux repartir. Mais j'ai pris du retard sur le groupe. Résultat : quand je rejoins les autres à la pause goûter, ils sont déjà prêts à reprendre la route. Pas moi ! J'ai besoin de souffler. Le « vélo-balai » m'accorde un moment de repos, ce dont je lui suis très reconnaissante. Visiblement, ce n'est pas suffisant. Avec la fatigue accumulée de la journée, je fais une petite chute à vélo un peu plus loin. Rien de cassé !

Mais le lendemain, je ne veux pas prendre de risques. Je préfère me dépla-



© Anne Gilbert / Dynamobile

Beaucoup de sites médiévaux tout au long du parcours.

cer en voiture pour récupérer, et pouvoir ainsi continuer la randonnée. Il faut croire que j'ai choisi mon jour. Les cyclistes affrontent leur première journée de pluie. Je m'en veux un peu. Je vois les autres en train de se faire mouiller, alors que moi je suis bien au sec sur le fauteuil passager.

L'après-midi, je suis sollicitée par l'équipe vaisselle. C'est une règle d'or chez Dynamobile : tout le monde met la main à la pâte et participe au moins une fois aux tâches collectives, ce que je fais avec plaisir ce jour-là pour avoir moins de remords et me sentir utile.

D'autres voyages à venir

Je retrouve la route et mon vélo pour une journée facile et agréable entre Hastings et Folkestone. Que du plat sur les bords de la Manche ! Sur la mer, on voit des éoliennes au loin, un paysage étrange mais fabuleux. Après une vingtaine de kilomètres, nous arrivons à Rye pour une pause sur le vieux port. C'est un village exquis, avec au sommet d'une petite colline une ancienne cathédrale, entourée de rues piétonnes avec des vieilles maisons.

Le retour en France approche. Nous quittons très tôt Folkestone le matin pour ne pas manquer le ferry à Douvres. On est gâtés : nous commençons par une belle montée très raide. Presque tout le monde met pied à terre. Mais au sommet, surprise, nous sommes récompensés par un très beau panoramique sur la ville. Ces efforts du matin ne nous empêchent pas d'être à l'heure pour embarquer. Retour à Calais, une semaine après. C'est là que je quitte le groupe. Je ne me sens pas la force de continuer avec les autres dans le Nord de la France et en Belgique. Sept jours de vélo, pour une première fois, c'est déjà une belle performance pour moi !

On me demande si ce voyage en Angleterre me donne envie de repartir. La réponse est oui ! J'ai adoré le cyclo-tourisme. C'était une expérience formidable. Merci beaucoup à toute l'équipe de Dynamobile. Mais je peux vous dire une chose : la prochaine fois, j'allégerai au maximum mes bagages. ■



© Dominique Pique / Dynamobile

J'apprends pour la première fois à réparer une chambre à air.



Faut-il être satisfait du plan vélo national ?

Il était très attendu ! Le plan vélo du gouvernement a finalement été annoncé le 14 septembre par le Premier ministre en personne. Si certains n'ont pas manqué d'afficher leur scepticisme, le texte a été largement salué dans la presse.

Par Abel Guggenheim



Signe que les temps changent, trois ministres avaient fait le déplacement pour présenter le plan vélo.

Le vélo en bonne place dans tous les journaux ! Cela n'arrive pas tous les jours, et on le doit au plan national, dévoilé par Édouard Philippe à Angers le 14 septembre. Le Premier ministre a rassuré les associations qui, à force d'attendre un texte promis depuis plusieurs mois, craignaient de ne plus rien avoir du tout pour le vélo. Elles ont finalement eu la promesse d'un investissement de 350 millions d'euros sur sept ans assorti d'un catalogue de 25 mesures, comprenant notamment la généralisation du marquage des cadres, la simplification et l'extension de l'indemnité kilométrique (transformée en barème forfaitaire), et l'apprentissage systématique du vélo à l'école primaire. « *Ce plan Vélo n'est pas idéal, mais c'est le plus ambitieux qu'il y ait jamais eu en France. Et le premier à être financé par l'État* », se félicite Olivier Schneider, le président de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) dans un entretien accordé à *Libération*.

D'autres associations, moins spécialisées, ont été aussi interrogées et citées, car comme l'observe Olivier Razemon du journal *Le Monde* sur son blog, « la cause vélo a fédéré largement au sein des organisations écologistes : jusqu'en 2016, les seuls interlocuteurs de l'État étaient des organisations spécialisées.

Tout a changé vers 2016. Plusieurs organisations environnementalistes, lobbys d'intérêt général [...] ont compris l'importance de la mobilité dans les enjeux climatiques et environnementaux. Elles ont renforcé le plaidoyer en faveur du vélo. » Ce qui explique

que le plan vélo soit salué comme une « *une avancée* » par les associations membres du Réseau Action Climat (RAC), qui regroupe entre autres le WWF, Greenpeace, France nature environnement, la FUB, la Fondation pour la nature et l'homme et Oxfam. Mais très vite, le RAC pointe un motif important de frustration : le budget ! 50 millions d'euros par an, c'est trop peu selon l'association. Elle déplore des

« *moyens [...] pas à la hauteur des ambitions* » et appelle le gouvernement à revoir sa copie « *d'ici le projet de loi de finances 2019* » (*Libération*, 15/9/2018). Pour l'économiste Frédéric Héran, interrogé par *L'Obs*, le gouvernement joue « *petits bras* ». « *On est très loin des 200 millions d'euros par an qui seraient vraiment nécessaires pour développer de nombreuses infrastructures sur tout le territoire. C'est d'autant plus dommage que cette somme, demandée notamment par les associations de cyclistes, n'a rien d'exorbitante en comparaison de ce que l'État dépense pour des aménagements*

routiers, qui sont en moyenne 10 à 50 fois plus coûteux. »

Olivier Schneider tempère dans *Libération* : « *Les moyens sont certes inférieurs à ce qu'on attendait, mais il y a deux ans, j'aurais signé direct pour cela. Les 200 millions par an que nous proposons, c'était « tout compris ». Alors que là, les 50 millions ne concernent que les infrastructures et n'incluent pas ce qui sera mis dans les parkings à vélos, par exemple. C'est donc un bon début. Et je suis convaincu que ce sera amplifié les prochaines années. Nous allons travailler avec des députés et sénateurs pour améliorer les choses dans la loi mobilités.* » Dans l'ensemble, la presse écrite et audiovisuelle décrit le plan de façon plutôt positive. On notera avec intérêt que le discours moqueur, en particulier dans les titres, semble être passé de mode, comme si le vélo comme mode de déplacement était (enfin) devenu un vrai sujet d'information.

La toile est plus réservée, et montre aussi bien le verre à moitié vide qu'à moitié plein. Isabelle Lesens note sur son blog *Isabelleetleveau* que « *ce plan est un catalogue d'ébauches de mesures hétéroclites à préciser et promulguer plus tard, personne ne sera donc réellement au courant et le risque est évident d'en voir une partie se perdre en route, d'autres d'être de portée réduite, enfin pour les rescapées de n'être que peu ou mal appliquées. De tout cela nous avons l'habitude, et ce n'est pas pour autant qu'il faille tout jeter.* »

Comme souvent sur les réseaux sociaux, le verre est plus souvent à moitié vide, ou même totalement vide. Mais même là, les moqueries semblent avoir largement disparu et les discours négatifs les plus nombreux sont ceux des cyclistes qui trouvent ce plan insuffisant, ou même parfois sans intérêt, plutôt que ceux des adversaires du vélo. ■

13 octobre

Réunion des associations cyclistes franciliennes

Présentation du projet de collectif vélo pour l'Île-de-France

De 10h à 13h

Maison des associations, 206 Quai de Valmy, 75010 Paris

19 octobre

Soirée voyage à vélo par Cyclo Camping International

De 19h à 22h

Maison du vélo, 37 boulevard Bourdon, 75004 Paris

20 octobre

Bourse aux vélos à Paris 19^e

Dans le cadre du salon Autonomy

Dépôt des vélos de 10h à 12h

Vente et marquage Bicycode de 14h à 17h

Halle de la Villette, 75019 Paris

5-11 novembre

Campagne FUB "cyclistes, brillez!"

19 - 20 janvier

Festival International du voyage à vélo

Centre Georges Pompidou, Espace Sorano, et salle André Costes, 94300 Vincennes

Ce bulletin trimestriel est édité par Mieux se Déplacer à Bicyclette.

Adresse : 37 boulevard Bourdon - 75004 Paris

Tél : 01 43 20 26 02

E-mail : courrier@mdb-idf.org

Site : <http://www.mdb-idf.org>

ISSN 11479019 - CPPAP 0716G88482

Directeur de publication : Alexis Frémeaux

Administrateur référent : Gilles Durand

Rédacteur en chef : Louis Belenfant

Mise en page : Morgane Magdelain

Couverture : Jean-René Ménard

Impression : Territoires - Consortium Coopératives - Av. de la Plage - 86240 Ligugé

Merci aux contributeurs : Benoît Carrouée, Philippe Ignatio, José Le Moigne, Loïc Lejay, Antoine Riche, Amélie Sasso, Michèle Lewi, Abel Guggenheim, Didier Couval, Erick Marchandise, Stein van Oosteren, Patrick Roland, Sébastien Finet, Hayat Baaklini, Agathe Garnier.

RÉPONSES DU QUIZZ

Par Agathe Garnier, MDB Bois-Colombes

1

Les cyclistes ont-ils le droit de rouler dans une aire piétonne ?

OUI...

- À condition d'aller lentement (allure du pas) et de ne pas gêner les piétons
- Sauf si un panneau l'interdit

2

Les cyclistes ont-ils le droit de rouler sur le trottoir ?

NON...

- Sauf les enfants jusqu'à 8 ans
 - Sauf s'il y a une piste cyclable aménagée
- NB : Un cycliste a le droit de marcher avec son vélo sur le trottoir

3

Les cyclistes ont-ils le droit de rouler à contre-sens ?

NON...

- Sauf avec le panneau
- ou le marquage au sol



4

Quel est l'équipement obligatoire du cycliste en ville ?

- Phares avant et arrière (la nuit)
- Catadioptres de roue et de pédales
- Casque obligatoire jusqu'à 12 ans
- Gilet fluo obligatoire seulement hors agglomération la nuit, mais recommandé en ville

5

Les cyclistes ont-ils le droit de rouler à deux de front (côte à côte) ?

OUI...

- Tant qu'aucune voiture (ou camion, bus, etc.) ne s'annonce derrière

6

Les cyclistes ont-ils le droit de rouler en s'éloignant du bord droit de la chaussée ?

OUI...

- Si la chaussée est en mauvais état
- S'il y a du stationnement à droite (pour éviter le risque d'une portière qui s'ouvre)
- Pour se préparer à tourner à gauche

7

Les cyclistes ont-ils le droit de passer au feu rouge ?

NON...

- Sauf avec ce panneau, à condition de céder la priorité aux autres usagers (piétons et voitures)



8

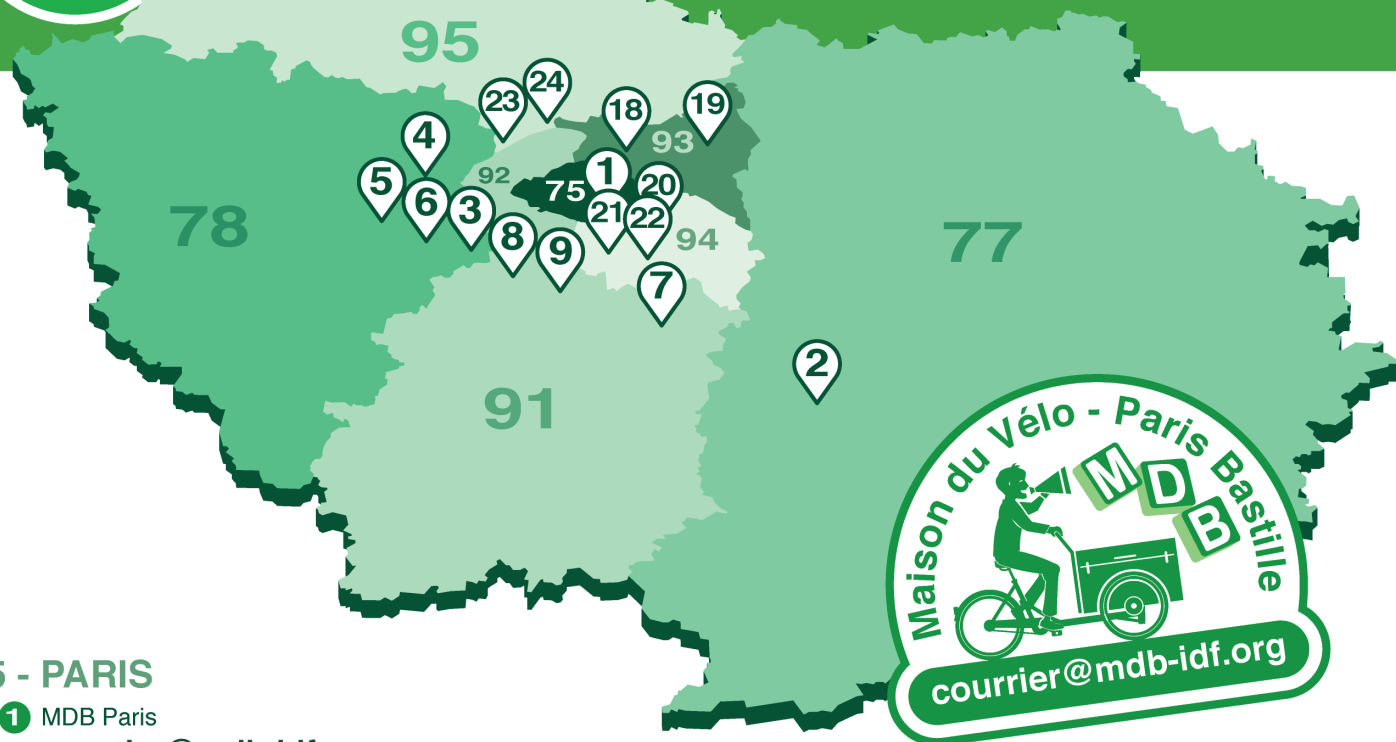
Les cyclistes ont-ils le droit de rester à droite de la chaussée en attendant de pouvoir tourner à gauche ?

OUI...

- Pour éviter de rester au beau milieu de la route et de la circulation



Les antennes **MDB** en Île-de-France



75 - PARIS

- 1 MDB Paris
courrier@mdb-idf.org

78 - YVELINES

- 3 MDB Vallée de Chevreuse
vallee.de.chevreuse@mdb-idf.org
- 4 MDB Seine Aval
poissy@mdb-idf.org
- 5 VéloSQY (Saint-Quentin-en-Yvelines)
velosqy@mdb-idf.org
- 6 La ville à vélo (Chaville)
la-ville-a-velo@mdb-idf.org

91 - ESSONNE

- 7 Vélyve l'Yerres à Vélo
velyve@mdb-idf.org
- 8 CAPS à vélo (Communauté d'agglomération du plateau de Saclay)
caps@mdb-idf.org
- 9 MDB Massy
massy@mdb-idf.org

93 - SEINE-SAINT-DENIS

- 18 Vélo Saint-Denis
velo-a-saint-denis@mdb-idf.org
- 19 MDB EST - Ensemble à vélo
est@mdb-idf.org

95 - VAL-D'OISE

- 23 Bezons-Argenteuil
bezons.argenteuil@mdb-idf.org
- 24 MDB - Vallée de Montmorency
vallee.de.montmorency@mdb-idf.org

77 - SEINE-ET-MARNE

- 2 MDB - Melun aggro à vélo
melun@mdb-idf.org

92 - HAUTS-DE-SEINE

- 10 Colombes à vélo
colombes@mdb-idf.org
- 11 MDB Asnières sur Seine
asnieres@mdb-idf.org
- 12 MDB Bois-Colombes
bois-colombes@mdb-idf.org
- 13 MDB Gennevilliers
gennevilliers@mdb-idf.org
- 14 Vanves en Roue Libre
vanves@mdb-idf.org
- 15 Antony à vélo
antony@mdb-idf.org
- 16 Montrouge
montrouge@mdb-idf.org
- 17 Clichy à vélo - MDB
clichy@mdb-idf.org

94 - VAL-DE-MARNE

- 20 Place au vélo à Alfortville
alfortville@mdb-idf.org
- 21 Val de Bièvre à Vélo
valdebievre@mdb-idf.org
- 22 MDB Ivry-Vitry-Choisy
ivryvitrychoisy@mdb-idf.org