

# ROUE LIBRE

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



EB2V  
Villeparisis



Sceaux  
Versailles  
à Vélo

collectif  
**VELO**  
ILE DE FRANCE



DYNAMO  
MALAKOFF



Vélo  
Sud 77



## SOMMAIRE

### Actualités **3**

### Interview **6**

Patrice Pattée : « Le vélo sera au cœur des municipales »

### Dossier **8**

Collectif Vélo Île-de-France :  
une nouvelle voix unifiée pour le vélo

7 priorités, 7 groupes de travail

### Balade **12**

Promenade de la soufflerie dans les  
Hauts-de-Seine

### Fiche technique **14**

Le matériel indispensable du cycliste  
quotidien

### Voyage **16**

Entre vent, pluie et *cup of tea* : échap-  
pée à vélo au Royaume-Uni

### Revue de presse **18**

Du « savoir rouler » au « permis vélo » :  
le lancement raté de l'apprentissage  
du vélo à l'école

### Agenda **19**

La Convergence francilienne,  
dimanche 2 juin

## ÉDITORIAL

### **1 + 1 = 3, 4 ou plus**

L'arrivée du Collectif Vélo Île-de-France bouleverse nos calculs habituels : la somme d'une association plus une autre fait maintenant plus de deux. En nous rassemblant aujourd'hui à 26, nous nous mettons en position d'accomplir ce qu'aucune de nos associations n'arrivait à faire seule. Le Collectif signe l'émergence d'une voix forte pour le vélo en Île-de-France, capable de travailler avec la Région, l'opérateur des transports Île-de-France Mobilités, la Métropole du Grands Paris et tous les départements franciliens. En tant que président de Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB), je suis fier que notre association soit au cœur de cette aventure collective depuis son origine. Je voulais remercier Louis Belenfant, notre directeur sans qui ce projet n'aurait pu voir le jour.

Ce Collectif, nous devons à présent le faire vivre. Il n'a pas été conçu comme une énième structure, mais bien comme le lieu où se réunissent, se partagent et se mutualisent toutes les compétences présentes dans nos organisations respectives. C'est pourquoi nous avons mis en place sept groupes de travail, ouverts à tou.te.s les adhérent.e.s des associations membres. Pour devenir acteur du Collectif, un clic suffit. Il vous ouvrira l'accès à la plateforme collaborative en ligne, où se concentrent les échanges entre adhérent.e.s.

Ce Collectif a aussi pour ambition d'aider au développement d'une voix vélo dans l'ensemble des territoires franciliens. Avec cinq nouvelles antennes en 2019 à Bures-sur-Yvette (91), à Boulogne-Billancourt, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine (92) et à Saint-Prix (95), MDB contribue à cette dynamique. Bienvenue à ces nouvelles antennes et à leurs adhérent.e.s !

Ce Collectif, nous l'incarbons enfin avec la Convergence qui rassemblera le dimanche 2 juin les associations vélo d'Île-de-France. Pour la première fois, un parcours parisien traversera tous les arrondissements de la capitale. Objectif : dépasser le record de fréquentation établi l'an passé ! Je vous donne rendez-vous le 2 juin, pour vivre ensemble un grand moment de vélo et de bonheur partagé.

Alexis Frémeaux, président de MDB





## Pendant 48h, Massy capitale francilienne du vélo

Après le succès de la première édition, Parlons Vélo était de retour les 15 et 16 mars à Massy. Deux jours 100% vélo, rythmés par des conférences, des débats, le lancement du Collectif Vélo Île-de-France et l'Assemblée générale de MDB !



© Ville de Massy



© La Recyclerie Sportive



© MDB



© MDB

En haut : Inauguration en fanfare et à vélo de la nouvelle zone 30 de Massy.

Au milieu à gauche : De nombreuses initiatives à vélo étaient visibles à Massy, comme ce food bike latino.

Au milieu à droite : Les adhérents de MDB se sont préparés à la campagne des municipales lors de l'Assemblée générale de l'association.

À gauche : Avec le Collectif Vélo Île-de-France, les associations cyclistes s'unissent pour parler d'une seule voix face aux institutions régionales.





## MDB arrive à Meudon pour faire progresser le vélo

Meudon est une commune du 92 bordant la Seine et entourée de forêts, qui devrait être un lieu agréable pour circuler à vélo. Malheureusement, c'est loin d'être le cas, comme le confirme le Baromètre des villes cyclables de la FUB, qui place Meudon parmi les communes les moins favorables au vélo (30e sur 35

dans sa catégorie en Île-de-France).

Malgré ces conditions peu favorables et parfois franchement dangereuses, je constate que les cyclistes sont de plus en plus nombreux sur la commune et il est probable que le développement rapide du vélo à assistance électrique contribue à accélérer ce mouvement en ralliant ceux qui jusqu'ici étaient découragés par les fortes pentes de Meudon.

Comme une part croissante de la population, je suis convaincu qu'à chaque fois qu'un habitant prend son vélo au lieu de prendre sa voiture, tout le monde y gagne et sur de nombreux plans : écologique, santé publique, qualité de vie, etc...

### Des progrès lents et isolés

Pourtant, je constate que des nouveaux aménagements de voirie réalisés à Meudon oublient encore le vélo et que des mesures simples telles que les doubles-sens cyclables ne sont déployés que de façon très timide. Quelques progrès existent, mais ils sont beaucoup trop lents et isolés.

Dans un contexte d'urgence climatique, il est temps de changer de braquet. C'est pour cette raison que j'ai décidé de m'engager pour essayer de faire bouger les choses en initiant l'antenne MDB de Meudon dont les objectifs sont :

1) Faire entendre la voix des cyclistes et des usagers des circulations actives auprès de la mairie, et en coordination avec les antennes MDB de Boulogne, de Chaville/Vélizy-Villacoublay/Sèvres/Ville-d'Avray, et celle de Vanves, auprès de la communauté de commune à laquelle nous appartenons

2) Fournir aux pouvoirs publics un interlocuteur associatif fédérant les points de vue sur les priorités en termes d'aménagement pour le vélo à Meudon, et apportant des expériences et expertises importantes présentes au sein du réseau MDB

Habitants de Meudon et des villes voisines de Grand Paris Seine Ouest, rejoignez-nous pour développer le vélo sur nos communes ! ■

**Benoît Doreau, MDB Meudon à Vélo**  
meudon-a-velo@mdb-idf.org



Difficile aujourd'hui pour les vélos de se faire une place.

### CINQ NOUVELLES ANTENNES MDB

En plus de Meudon, cinq nouvelles antennes MDB se sont créées début 2019 dans l'Essonne, les Hauts-de-Seine et le Val-d'Oise. Vous pouvez désormais rejoindre la mobilisation en faveur du vélo à Bures-sur-Yvette, Boulogne-Billancourt, Levallois, Neuilly-sur-Seine et Saint-Prix. Toutes les énergies sont les bienvenues pour faire de ces communes des villes cyclables à l'occasion des municipales en 2020. Pour contacter ces nouvelles antennes :

- **MDB Vélo à Bures**  
velo-a-bures@mdb-idf.org
- **MDBB, Mieux se Déplacer à Boulogne-Billancourt**  
mdbb@mdb-idf.org
- **MDB Le Vélo à Levallois**  
velo-levallois@mdb-idf.org
- **MDB Neuilly à Vélo**  
neuillyavelo@mdb-idf.org
- **MDB Saint-Prix à Vélo**  
saint-prix-a-velo@mdb-idf.org

## À Melun, des progrès en vue pour le vélo ?

Melun et son héritage des années 1970 : un contournement, un pont urbain à 4 voies automobiles et tant d'autres poids d'une modernité dépassée... Mais il semblerait que les choses évoluent, avec une multiplication des projets vélo.

En 2018, la piste bidirectionnelle sur les ponts (cf. Roue Libre n° 159) a encouragé la pratique du vélo qui se développe au sein de l'agglomération. De même, la création de doubles-sens cyclables (DSC) principalement dans le quartier sud-est (entre Seine et gare) rassure nombre de pratiquants et affirme la prise en compte du vélo par la ville.

Suite à l'étude menée par un prestataire extérieur, des aménagements type DSC vont être engagés désormais au sud-ouest, avec une amélioration de l'existant. MDB-Melun Agglo à Vélo a contribué à l'étude et souhaite qu'elle débouche sur

la définition d'un schéma d'ensemble des itinéraires cyclables assorti d'une programmation pluriannuelle des aménagements. La Ville nous dit vouloir s'orienter dans cette voie, certainement à l'horizon 2020.

### Inquiétudes sur la politique vélo du département

Nous attendons encore beaucoup plus du département de la Seine-et-Marne qui ne réalise pas d'aménagements cyclables sur ses voiries, et qui a décidé subitement de suspendre les infrastructures pour un bus en commun à haut niveau de service (TZEN-2) à Melun, mettant en question du même coup les aménagements cyclables qui y étaient assortis.

Une liaison douce devrait relier fin 2019 le centre de Melun au château de Vaux-le-Vicomte. Certes, ce n'est pas

une piste cyclable, mais cela va dans le bon sens, surtout si les accès intermédiaires sont améliorés. Par contre, le parcours de la Scandibérique sur la rive gauche de Seine est toujours au point mort. Nous espérons que le projet « la Seine : une nouvelle voie pour le vélo ! » accélère la réalisation dans l'agglomération. Le colloque du même nom organisé à Melun le 23 mai 2019 sera l'occasion de faire avancer la mobilité à vélo le long de la Seine, pour les déplacements au quotidien comme pour le tourisme.

En 2019, Melun fêtera son deuxième départ de La Convergence le 2 juin et verra passer la rando d'été de CycloTransEurope le 20 juillet. Et en cadeau de Noël, l'Agglo doit ouvrir près de la gare le premier parc à vélos avec location de vélos ! ■

**Michel Robert, MDB-Melun Agglo à Vélo**



## Pont de Sèvres à Vélo : plus de 400 km parcourus pour un pont cyclable

Le dimanche 14 avril, entre 11h et 15h, Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) et son antenne locale La-Ville-à-Vélo Chaville/Vélizy/Sèvres/Ville-d'Avray organisaient une action avec pour objectif d'alerter les pouvoirs publics et les collectivités locales sur la dangerosité de la traversée du pont de Sèvres pour les cyclistes, et de leur proposer une alternative au plan de circulation vélo. En effet, si le pont est bien équipé sur son trottoir amont d'une double bande cyclable permettant de le traverser dans les deux sens, il n'offre en revanche aucune continuité cyclable pour rejoindre les axes traversant Boulogne et Sèvres. Ainsi, le cycliste ayant réussi à rejoindre la piste cyclable au péril de sa vie, doit de nouveau remettre son sort au hasard et à la chance pour en sortir !

La Ville à Vélo avait conçu un parcours réaliste afin d'améliorer le passage des cyclistes sans attendre les grands travaux prévus dans le cadre du métro du Grand Paris Express. Les actions proposées étaient de deux natures :

- La première consistait à accumuler des kilomètres de passage du pont par équipes. Afin de ne pas gêner le trafic automobile - ce qui n'était pas le but - et de ne pas mettre les participants en danger, le parcours avait été imaginé de telle sorte qu'il ne coupe aucun flux automobile. Il

avait été marqué au sol par des pochoirs en forme de vélo, et matérialisé par des rubans sur le trottoir ne disposant pas de piste cyclable.

- La deuxième consistait à scénariser le pont par deux actions de masse sur les trottoirs. Les cyclistes se sont par deux fois alignés sur toute la longueur du pont pour une « ola » de vélos cabrés saluant les automobilistes. Un porte-voix permettait de cadencer les mouvements des vélos et d'informer les passants piétons.

Au total, 15 équipes ont enregistré leur parcours sur le pont, correspondant à 55 cyclistes en tout, pour un total cumulé de 344 tours de pont, et de 412 km parcourus. Un beau résultat !

Le maire de Sèvres est passé en début d'après-midi. Il a pris acte des demandes des cyclistes. La preuve que la couverture a été large réside aussi dans la diversité des participants qui sont venus de Sèvres, Boulogne, Chaville, Viroflay, Versailles, mais aussi de Saint-Quentin en Yvelines, Clamart, Montreuil et Paris. En conclusion, une belle action, un beau succès et la preuve que la traversée du pont de Sèvres à vélo est une demande forte en 2019. ■

**Isabelle Chayé-Mauvarin, MDB La Ville à Vélo, Chaville/Vélizy-Villacoublay/Sèvres/Ville-d'Avray**



Une ola de vélos pour les automobilistes du pont de Sèvres.

## VU D'AILLEURS

### LA BIKE PRIDE DE BOLOGNE EN ITALIE

L'Île-de-France a sa Convergence Vélo, Boulogne en Italie a sa Bike Pride. Elle est organisée depuis dix ans par les associations l'Altra Babele, Salvaiciclisti et la coopérative Dynamo. L'événement rassemble plus de 7 000 participants, dans une ville qui compte près de 400 000 habitants. La Bike Pride, c'est le jour où les cyclistes du quotidien peuvent se détendre et partager un moment convivial avec d'autres Bolognais à vélo, pour pouvoir affronter la jungle que représente le trafic urbain les 364 jours restants.

La manifestation met en lumière les revendications des cyclistes pour faire de Boulogne une ville *bike friendly*, avec comme

mot d'ordre #NousSommesAussiLeTrafic ! Comme en France, les Italiens réclament des infrastructures sécurisées, mais aussi des incitations fiscales pour favoriser la pratique du vélo.

Le 9 juin, les cyclistes déguisés sur le thème du cirque suivront un parcours, ponctué par des spectacles de rue, des acrobaties à vélo et des concerts pour célébrer ensemble le vélo.

La 10e édition de la Bike Pride clôturera la programmation du BolognaBikeCity,

un festival de trois semaines à Boulogne du 19 mai au 9 juin, sur les thèmes du vélo, du développement durable et de l'échange.

**Anne-Charlotte Alazar**





## Patrice Pattée : « Le vélo sera au coeur des municipales »

En matière de politiques cyclables, la ville de Sceaux dans les Hauts-de-Seine fait figure de bon élève. Première de sa catégorie au Baromètre des Villes Cyclables de la FUB, elle a été pionnière dans de nombreux domaines comme nous l'explique Patrice Pattée, adjoint au maire UDI en charge de la mobilité. Entretien réalisé pour la radio Cause Commune - 93.1 FM.

*Propos recueillis par Abel Guggenheim et Louis Belenfant*

**V**ous dites toujours que la politique favorable au vélo de la ville de Sceaux est très antérieure à l'arrivée de l'équipe actuelle. Expliquez-nous.

Quand je suis arrivé dans cette municipalité en 2008, on s'est aperçus avec le maire qu'il y avait une cohérence dans les politiques suivies par les élus successifs. En 1975, Sceaux a été la première commune d'Île-de-France et la deuxième de France à fermer sa rue principale à la circulation automobile. Erwin Guldner, le maire de l'époque, avait commencé dès 1960 à travailler avec la population pour l'amener à imaginer cette rue très commerçante privée des voitures.

Principale résistance, bien évidemment, les commerçants qui, même après 15 ans de concertation, ont déroulé des banderoles dans la rue piétonne le jour de l'inauguration. Aujourd'hui, ils n'imagineraient pas abandonner le caractère piéton de cette rue. Les affaires n'ont jamais été aussi florissantes ! C'est simple à comprendre : dans une rue étroite, combien met-on de piétons et donc de clients potentiels, et combien met-on de voitures dans lesquelles il n'y aura qu'une personne ?

**Dans la continuité de cette politique, vous avez été parmi les premiers à passer votre ville à 30 et à développer les doubles-sens cyclables. Pourquoi avez-vous fait ce choix ?**

Nous avons beaucoup de rues à Sceaux en sens unique, parce qu'une file est systématiquement neutralisée par les voitures en stationnement. Pour aller d'un point A à un point B en respectant le code de la route, les cyclistes devaient donc faire un

parcours deux fois plus long : descendre pour prendre la rue parallèle qui est dans le bon sens et après remonter. C'était très pénalisant. Bien évidemment ceux qui voulaient se déplacer à vélo empruntaient les trottoirs. Très rapidement nous nous sommes emparés du décret de 2008 pour ouvrir les doubles-sens aux vélos.

**Et là, vous avez été traité de tous les noms !**

On nous a prédit les pires catastrophes, que nous allions avoir du sang sur les mains... Et en neuf ans, on n'a eu aucun accident, bien évidemment ! Encore aujourd'hui, certaines personnes me disent « c'est dangereux ». Je réponds : « Ah bon, vous avez eu un accident ? Non, mais on a failli ». C'est le mot magique, tout simplement parce qu'il y a toujours l'effet de surprise. C'est une réaction d'automobiliste. Ils

**« Les commerçants n'imagineraient pas abandonner la rue piétonne. »**

devraient dire : « C'est inconfortable ». Ce matin pour venir j'ai traversé Sceaux à vélo en prenant les doubles-sens cyclables. J'ai croisé plusieurs voitures que j'ai contraintes à respecter la limite à 30 km/h, et même au moment où on se croisait à descendre à 15 km/h. Ça se fait de manière très pacifiée.

**Vous avez aussi été assez en avance sur la mise en place des tourne-à-droite et va-tout-droit.**

J'ai découvert par hasard un décret qui était passé un peu inaperçu selon lequel le maire, qui a le pouvoir de police sur sa ville, avait la possibilité de transformer les feux rouges en cédez-le-passage pour les cyclistes. J'en ai discuté avec le maire, qui m'a dit : « Oui, il faut absolument que nous mettions ça en place sur la ville ». Cela

**« Circuler à vélo en sens interdit se fait de manière apaisée. »**



© Patrice Pattée

permet de légaliser ce que font beaucoup de gens qui ont une conduite très raisonnable et très raisonnable. Le cycliste est plutôt de nature prudente, mais quand il n'y a personne à un carrefour, on en voit beaucoup qui passent au feu rouge. Souvent on oublie les raisons premières de l'installation des feux rouges : ils n'ont jamais été là pour sécuriser qui que ce soit, mais pour réguler.

**Est-ce vraiment une bonne idée, alors qu'il y a beaucoup de carrefours où on devrait tout simplement enlever les feux ?**

Nous sommes complètement d'accord. Ce serait l'envie la plus chère de mon maire. Quand le feu est vert, vous avez des automobilistes qui accélèrent, et donc c'est générateur de danger. Si on remplaçait tous ces feux tricolores par un clignotant orange, signalisation très visible qui alerte tous ceux qui sont en approche du carrefour, cela permettrait à chacun de lever le pied. On traverserait le carrefour au ralenti, et on apaiserait nos rues.





Patrice Pattée est élu dans la majorité municipale à Sceaux depuis 2008.

## Comment s'articule votre action avec celle de la Métropole et de la Région ?

On se branche sur les politiques métropolitaines et régionales. En ce qui concerne Vélib', on a saisi l'opportunité sur Sceaux. Plusieurs communes voisines ont décidé de ne pas en faire autant, ce qui est dommage car cela limite les déplacements des habitants de Sceaux en direction de Paris uniquement. On a également délibéré pour accueillir

**« Le problème aujourd'hui ce sont les coupures. »**

l'offre de la Région Véligo Location pour des vélos à assistance électrique en location longue durée. Les vélos seront présentés en avant-première lors de la bourse aux vélos de Sceaux. Quant à notre politique de stationnement avec les bailleurs sociaux, elle bénéficie de subventions dans le cadre du plan vélo régional.

## En tant qu'élus métropolitain, êtes-vous favorable à un réseau express vélo francilien comme le demande le Collectif Vélo Île-de-France ?

C'est vrai que récemment, en sortant de la gare du Nord à Paris pour me rendre au salon des maires d'Île-de-France, j'ai trouvé des beaux aménagements cyclables. Ce n'est que du bonheur : ils sont sûrs, confortables et rapides. Si j'avais eu un axe comme ça jusqu'à Sceaux, j'aurais probablement oublié de faire du multimodal en prenant le RER puis le vélo.

Le problème aujourd'hui ce sont les coupures. Prenez par exemple un cycliste qui bosse à la Défense et vit à Sceaux. Il y a des itinéraires très sympas à travers le bois de Boulogne, mais il va buter sur le pont de Suresnes qui est tout à fait hostile au vélo. C'est là qu'il faut trouver des solutions.

Je suis également pour la création d'itinéraires vélo vers les futures stations du Grand Paris Express. Au niveau de Sceaux, nous regardons vers les gares de Bagneux et Châtillon- Montrouge. Si je suis réélu en 2020 ce sera une de mes priorités en lien avec le territoire Vallée Sud-Grand Paris et le département des Hauts-de-Seine. On a cinq ans pour y arriver, ce qui me semble tout à fait faisable. ■

Entretien à retrouver sur le site de l'émission Rayons Libres : <https://cause-commune.fm/shows/rayons-libres/>.

**Sceaux a déjà beaucoup fait pour le vélo, mais le Baromètre des Villes Cyclables montre que vous avez encore une marge de progression. Sur quels axes allez-vous travailler pour obtenir une meilleure note lors de la prochaine édition du Baromètre ?**

On peut progresser sur le stationnement vélo, et installer davantage d'arceaux. On a aussi ouvert deux abris vélo sécurisés dans des parkings auto. D'autre part, j'ai ouvert un chantier avec trois bailleurs sociaux de la ville pour réaménager de vieux locaux vélo mal équipés dans plusieurs immeubles. Normalement, on devrait être en mesure d'installer de nouveaux racks cette année.

Il y a un autre sujet sur lequel on travaille, c'est le jalonnement des itinéraires piéton et vélo. On veut indiquer les distances en temps entre les grands équipements de la ville pour montrer qu'il est facile et rapide de se déplacer notamment à vélo. Et puis, nous avons ouvert trois stations Vélib' depuis le début de l'année, dont une en centre-ville. Il est encore un peu tôt pour en mesurer l'impact.

**Le problème des politiques vélo, c'est qu'elles s'arrêtent bien souvent aux portes de la commune. Pour vous qui êtes déjà bien avancé sur le sujet, comment se passent les discussions avec vos voisins ?**

J'essaie de faire du prosélytisme auprès des communes alentour. J'ai trouvé un élu favorable à Châtenay-Malabry avec qui nous discutons. J'entretiens également des relations étroites avec le maire de Fontenay-aux-Roses. Globalement, ce sont les élus eux-mêmes qui viennent me voir pour demander des conseils. Ils s'inspirent de ce que nous avons fait à Sceaux. C'est le cas par exemple du maire de Bures-sur-Yvette qui est venu me consulter parce qu'il avait une interrogation sur son plan vélo. Il est reparti avec une solution !

Je constate que l'on est dans une période favorable. À un an des municipales, les élus ont bien compris que le vélo sera au cœur des débats. Du coup, ils ont à cœur de mettre en place des mesures en faveur du vélo, et ils viennent chercher des exemples chez nous.



# Collectif Vélo Île-de-France : une nouvelle voix unifiée pour le vélo

Grâce au Collectif Vélo Île-de-France, les associations cyclistes franciliennes ont trouvé une nouvelle voix, une voix unifiée et puissante pour porter l'enjeu vélo au niveau régional et préparer ensemble les municipales de 2020.

Par Raphaëlle Ancelin et Louis Belenfant

Vingt-trois associations pour parler d'une seule voix ! L'image de ce vendredi 15 mars à Massy est forte. Des représentants associatifs de tous les départements franciliens montent sur scène pour marquer la naissance du Collectif Vélo Île-de-France. Tous ont cette même volonté d'œuvrer ensemble pour les municipales de 2020, et de faire de l'Île-de-France une région cyclable, avec un réseau express vélo et du stationnement sécurisé dans toutes les gares.

Avec le Collectif Vélo Île-de-France, les institutions régionales auront désormais face à elles un interlocuteur unique, un changement considérable si l'on se projette quelques années en arrière. Nous sommes en 2016, la Région prépare son plan vélo. Les associations sont invitées à participer au débat. Elles arrivent avec leurs propositions, nombreuses et variées, mais en ordre dispersé. Résultat : aucune ne parvient à peser véritablement sur les discussions, et la Région peut adopter un plan vélo sans réseau express francilien et avec un budget de 20 millions par an jugé insuffisant par de nombreux acteurs associatifs.

## La RD920, point de départ de l'aventure collective

L'aventure collective de la RD920 démarre finalement en 2018, à l'occasion du projet de requalification de la partie nord. Cinq communes traversées au sud de Paris, de Bourg-la-Reine à Montrouge, et une place accordée au vélo qui n'est pas satisfaisante. À l'initiative de FARàVélo, les associations de la banlieue sud se retrouvent pour préparer une réponse dans le cadre de la concertation lancée par le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine. À force de compromis et de discussions, 17 associations parviennent à déposer un document commun. Chacune a apporté sa pierre, son expérience et ses connaissances qui permettent d'aboutir à une proposition cohérente et ambitieuse.

Là où seule, aucune association n'aurait réussi, le Collectif Vélo Banlieue Sud obtient plusieurs rendez-vous avec les conseils départementaux du 92 et du 94. « On s'est rendu compte que nous avions énormément d'expertise sur la question des aménagements. Mais surtout qu'on

était mieux entendu par les décideurs quand on parlait d'une seule voix », se félicite Stein van Oosteren, le président de FARàVélo. La parole associative est entendue et considérée. Les bases du futur Collectif Vélo Île-de-France sont posées.

MDB reprend le flambeau, et décide d'élargir cette mobilisation inter-associative à l'échelle régionale. Les associations de toute l'Île-de-France sont invitées à l'automne 2018 à se réunir autour d'une même table. Très vite, une ambition commune émerge : comment faire de l'Île-de-France une région cyclable ? Trois réunions préparatoires plus tard, 21 associations sont à bord, prêtes à travailler ensemble au sein du Collectif Vélo Île-de-France. Essonne, Yvelines, Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Paris... Tous les départements franciliens sont représentés dans cette nouvelle structure qui regroupe aujourd'hui 26 associations et 4 000 adhérents dans plus de 80 villes.

**26**  
ASSOCIATIONS  
DANS PLUS DE  
**80**  
VILLES

## LES RENCONTRES VÉLO ÎLE-DE-FRANCE

Le Collectif organisera en novembre 2019 en partenariat avec la Région et Île-de-France Mobilités la première édition des Rencontres Vélo Île-de-France. Cet événement professionnel est destiné en premier lieu aux élus et aux techniciens des collectivités franciliennes, et ouvert aux journalistes, chercheurs, entrepreneurs et associations. Il a pour objectif de favoriser le partage d'expériences et les bonnes pratiques autour du vélo. Les Rencontres se dérouleront en deux temps. Tout d'abord une demi-journée pratique avec une visite de terrain à vélo et en effectif réduit, pour découvrir les aménagements cyclables d'une commune francilienne. Puis une journée d'étude qui aura lieu au siège de la Région à Saint-Ouen, avec une conférence en plénière, suivie au choix d'ateliers pratiques, de tables rondes et de témoignages en groupe restreint.



Les membres du Collectif Vélo Île-de-France réunis pour son lancement le 15 mars à Massy.



Le mode de fonctionnement est souple. Le Collectif se donne un an pour trouver une forme juridique. En attendant, toute association qui adhère à sa charte et à sa gouvernance est la bienvenue. Les adhérents peuvent ensuite rejoindre un des sept groupes de travail (voir encadré) qui correspondent aux priorités du Collectif. Entre deux réunions, ils sont à une portée de clic les uns des autres, grâce à une plateforme d'échanges en ligne. Par ailleurs, le Collectif agit selon le principe de subsidiarité. Il n'intervient pas sur les territoires où des associations locales sont déjà présentes, mais là où il y a un vide et un besoin : l'échelle

régionale, parfois départementale, et sur certains projets à l'image de la RD920 qui couvrent plusieurs villes.

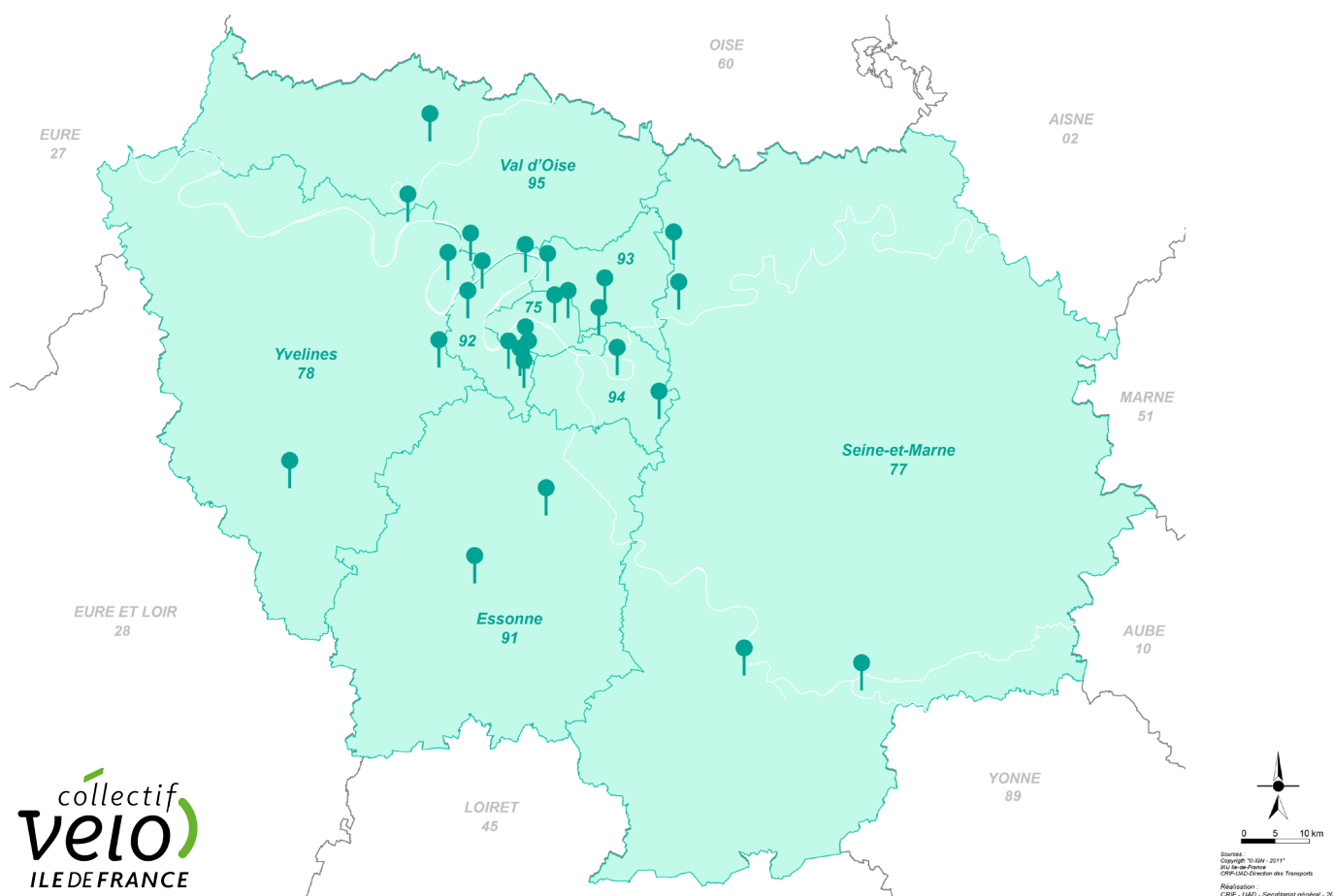
### Imposer le vélo dans la campagne des municipales

L'objectif du Collectif est de faire du vélo un moyen de déplacement quotidien en Île-de-France, qui soit sûr, agréable et accessible à toutes et tous, quels que soient leur âge ou leur niveau. Et cela commence dès la campagne des municipales de mars 2020. « Notre ambition est d'être présents dans toutes les réunions poli-

tiques, avec une attitude constructive », explique Charles Maguin, président de Paris en Selle, et responsable des municipales pour le Collectif. « Nous allons proposer aux associations membres des fiches résumant les enjeux-clés et les argumentaires favorables au vélo. Nous organiserons également des formations au plaidoyer pour tous les adhérents qui souhaitent se mobiliser pendant la campagne. »

Le Collectif a également un rêve : doter l'Île-de-France d'un réseau express vélo. Imaginez un ensemble de pistes cyclables

## Un Collectif présent dans tous les départements franciliens



### À l'échelle de l'Île-de-France

Mieux se Déplacer à Bicyclette  
Paris en Selle

### En Seine-et-Marne

Avon la Vie à Vélo  
EB2V Ensemble Bien Vivre à Villeparisis  
Opti'vélo  
Vélo Sud 77

### Dans le Val-de-Marne

Le Nez au Vent  
Partage Ta Rue 94  
Vincennes à Vélo

### Dans les Yvelines

ARC Rambouillet  
Green'Houilles  
Réseau Vélo 78  
Un vélo qui roule  
Vélo Versailles Grand Parc

### En Seine-Saint-Denis

Atelier Solidaire de Saint-Ouen  
Rosnycyclettes

### Dans le Val-d'Oise

Allez-y à Vélo

### En Essonne

La Fédération pour les Circulations Douces  
en Essonne (FCDE)  
FFVélo 91

### Dans les Hauts-de-Seine

BicyclAide  
Dynamo Malakoff  
FARàVélo  
La Rustine de Nanterre  
Les Dérailleurs de Clamart  
Rueil à Vélo  
Sceaux-Versailles à Vélo  
Vélo Piéton Châtillon



## CHARTRE DU COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE

Nous partageons le constat que le vélo est un moyen de déplacement efficace et peu coûteux, bon pour la santé et l'environnement, qui favorise le lien social, l'emploi, l'attractivité et le dynamisme économique des territoires tout en contribuant à une amélioration du cadre de vie.

Le Collectif Vélo Île-de-France a pour objet de porter une voix vélo puissante et unifiée en Île-de-France. Ses membres oeuvrent individuellement et collectivement à la progression en Île-de-France du vélo comme moyen de déplacement alternatif à la voiture, et complémentaire des transports en commun.

Le Collectif Vélo Île-de-France promeut une amélioration des conditions de circulation à vélo afin que chaque Francilien puisse se déplacer à vélo de manière sûre, efficace et confortable.

Afin d'atteindre cet objectif :

- Il entretient un dialogue permanent avec les acteurs de la mobilité en Île-de-France : représentants d'usagers, élus et collectivités, aménageurs et autorité organisatrice de la mobilité
- Il favorise un partage régulier de connaissances et de compétences entre associations cyclistes franciliennes
- Il se mobilise autour des priorités suivantes :
  - > Institutionnaliser le dialogue autour du vélo
  - > Créer un réseau cyclable de qualité, continu et confortable
  - > Construire une Île-de-France cyclable au bénéfice de tous
  - > Développer les services vélo
  - > Développer le stationnement vélo sécurisé et lutter contre le vol
  - > Mettre le vélo à la portée de tous
  - > Favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun
  - > Développer une culture vélo



© Lucas Frangella / Grenoble Alpes Métropole

Le Collectif demande la mise en place d'un réseau express vélo francilien à l'image de celui de Grenoble.

de qualité, sécurisées et continues qui permettent de relier efficacement toutes les gares, et les principaux pôles d'activités régionaux. De quoi faire décoller la pratique du vélo ! Stein van Oosteren : « 80 % des personnes interrogées disent qu'elles ne font pas de vélo parce qu'elles ne se sentent pas assez protégées. Il faut des aménagements cyclables séparés, y compris des piétons. On ne peut pas mélanger les tortues et les lièvres. » Aujourd'hui, ce réseau n'existe pas, le Collectif a donc décidé de le dessiner. Il sera dévoilé fin 2019. Les institutions régionales, à commencer par Île-de-France Mobilités, doivent ensuite s'en saisir pour le réaliser.

C'est aussi une ambition du Collectif : instaurer un dialogue régulier et constructif avec tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France. « Allez chatouiller, aiguillonner les candidats aux municipales. Aiguillonnez-nous ! ». Tel est le message de Stéphane Beaudet, le vice-président à la Région en charge des Transports, aux membres du Collectif Vélo Île-de-France. Les élus régionaux de tous bords accueillent d'un oeil favorable l'arrivée de ce nouvel interlocuteur associatif. « Un des meilleurs cadeaux qu'on pourrait faire à notre région, c'est de lui offrir une part modale comme celle de Strasbourg. Et pour ça on a besoin de vous », considère Jacques Baudrier, administrateur PCF au conseil d'Île-de-France Mobilités. Son homologue écologiste, Pierre Serne, précise que les associations ont aussi un rôle indispensable de contrôle des politiques cyclables. Comme lorsque la Société du Grand Paris laisse penser qu'elle va rogner sur le stationnement vélo dans les gares du Grand Paris Express pour

satisfaire les impératifs d'économie fixés par le gouvernement français.

### Du stationnement sécurisé dans toutes les gares

Sur ce point, le Collectif Vélo Île-de-France a été très clair : le vélo ne doit pas être une variable d'ajustement budgétaire, et tous les objectifs doivent être revus à la hausse. Ce ne sont pas 10 000 places vélo qu'il faut dans les gares du futur métro du Grand Paris, mais 100 000. Plus largement, le vol étant l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo, le Collectif appelle à la généralisation et à l'extension du stationnement sécurisé dans toutes les gares de la région. Chaque Francilien doit être sûr de retrouver son vélo lorsqu'il rentre chez lui le soir !

Depuis son lancement le 15 mars à Massy, le Collectif Vélo Île-de-France n'a cessé de grossir. De 21 associations, il est passé à 27 en quelques semaines. Grâce à la mutualisation des compétences entre structures, il a également été en mesure de proposer un amendement à la loi d'orientation des mobilités (LOM) actuellement en discussion à l'Assemblée. Il doit permettre à Île-de-France Mobilités, l'opérateur des transports et de la mobilité dans la région, de réaliser le réseau vélo express à haut niveau de service que le Collectif appelle de ses vœux. Et l'aventure ne fait que commencer. Les membres du Collectif sont déterminés à faire du vélo une évidence dans toute l'Île-de-France pour les années à venir. ■



# 7 PRIORITÉS, 7 GROUPES DE TRAVAIL

## PRIORITÉ 1

### CRÉATION D'UN RÉSEAU VÉLO RÉGIONAL



François-Xavier Monaco de Dynamo Malakoff  
Vincent Degove de Paris en Selle  
Philippe Coudene d'Un Vélo qui Roule

L'objectif ? Dessiner une carte d'un réseau vélo structurant, d'envergure régionale, avec des itinéraires cyclistes sécurisés et confortables, dont le Collectif appellera les institutions à se saisir.

## PRIORITÉ 3

### DÉVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT SÉCURISÉ

Hélène Giraud de Sceaux-Versailles à Vélo  
Olivier Sester de Vincennes à Vélo



Le Collectif plaide pour l'intensification et l'extension du dispositif de stationnement sécurisé en gares Véligo. Il sera également vigilant sur la présence d'un nombre suffisant d'emplacements vélo dans les gares du Grand Paris Express.

## PRIORITÉ 2

### PRÉPARATION DES MUNICIPALES



Charles Maguin de Paris en Selle  
Vincent Gastaud d'OptiVélo

Dans ce groupe, on réfléchit à la stratégie pour les prochaines élections municipales de 2020. Le Collectif travaille à positionner le vélo dans le programme de tous les candidats, en structurant et en renforçant le plaidoyer des associations locales.

## PRIORITÉ 4

### PROPOSER UNE VISION COMMUNE EN TERMES D'INFRASTRUCTURES

Benoit Carroué de la FCDE  
Hugo Sorel de MDB Ivry-Vitry-Choisy  
Rivo Vasta de Paris en Selle



Le Collectif travaille à une harmonisation des positions entre associations, pour des aménagements cyclables continus et sécurisés, qui permettent à tous les Franciliens de faire du vélo, quels que soient leur âge ou leur niveau.

## PRIORITÉ 5

### RENFORCER LE LIEN AVEC LES INSTITUTIONS



Alexis Frémeaux de MDB

Ce groupe doit positionner le Collectif auprès des institutions et de leurs instances délibératives. Il s'occupe également de la recherche de financements et des Rencontres Vélo Île-de-France.

## PRIORITÉ 6

### DÉVELOPPER LES SERVICES VÉLO



Vincent Gastaud d'OptiVélo  
Olivier Gombert des Dérailleurs de Clamart

Le Collectif doit permettre d'organiser un partage d'expériences liées aux services vélo, de réfléchir à la mutualisation des connaissances sur les financements, et de mettre en place un outil co-vélotaf.

## PRIORITÉ 7

### CONSTRUIRE UNE COMMUNICATION EFFICACE



Stein van Oosteren de FARàVélo

Le groupe communication assure la présence du Collectif sur les réseaux sociaux et dans la presse.

## COMMENT PARTICIPER ?

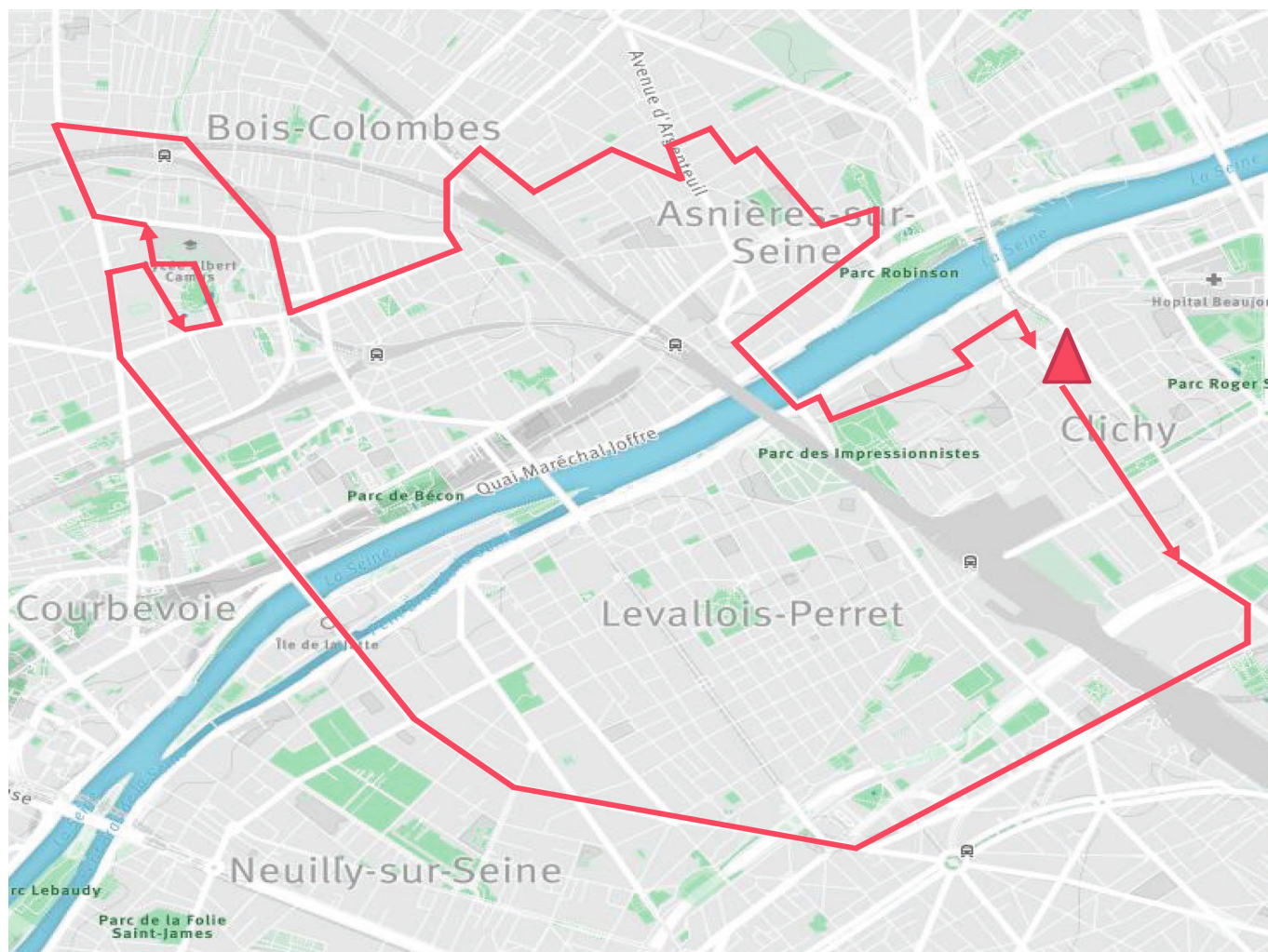
Vous n'êtes pas encore membre du Collectif ? Vous pouvez écrire pour toute demande à [louis.belenfant@mdb-idf.org](mailto:louis.belenfant@mdb-idf.org). Si votre association fait déjà partie du Collectif, nous vous invitons à rejoindre la plate-forme de discussion en ligne accessible à toutes et tous via ce lien <https://bit.ly/2YLoe4Q>. Vous pourrez échanger avec des dizaines d'adhérents dans toute l'Île-de-France.



## Promenade de la soufflerie dans les Hauts-de-Seine

Voici une balade à vélo de 17 km accessible à toutes et tous, pour découvrir le patrimoine des villes de Clichy, Bois-Colombes, Courbevoie ou encore Asnières-sur-Seine. Entre histoire industrielle et atelier de luxe !

Par Patrick Roland, MDB Clichy à vélo



**N**on, cette sortie de 17 km ne sert pas à exposer les participants aux vents extrêmes à des fins scientifiques, mais à découvrir le patrimoine architectural et notre histoire locale. Le rendez-vous est donné rue du Landy, devant le Pavillon Vendôme, ancienne demeure d'agrément datant du XVIII<sup>e</sup> siècle. En plein cœur de Clichy, il est aujourd'hui un centre d'art qui abrite à la fois des collections temporaires et les collections patrimoniales de la Ville. Il accueille également l'office de tourisme. Le couloir bus prolongé du

boulevard Jean Jaurès, intégrant les vélos avec la largeur adéquate, permet de traverser la ville dans de bien meilleures conditions jusqu'à la porte de Clichy pour une incursion dans Paris.

### Parez au décollage

Le tribunal de grande instance et ses 38 étages domine le quartier des Bagnolles avec ses 160 m de hauteur. La rue André Suarès raccorde au boulevard Berthier pour longer le tramway des Maréchaux par la nouvelle piste. On pour-

suit par la place Paul Léautaud, pour quitter la capitale par l'avenue de Villiers et la porte de Champerret. Revenu dans les Hauts-de-Seine à Neuilly, c'est par le boulevard Bineau, la RD 908, que nous traversons la ville sur la récente piste cyclable, qui conduit aux ponts du Maréchal Juin et de Courbevoie, d'où nous franchissons l'île de la Jatte.

Il faut réduire le braquet pour l'entrée dans Courbevoie, sur le boulevard de Verdun, jusqu'au rond-point de l'Europe. Encore un peu sur la bande cy-



clable avenue du Général de Gaulle à la Garenne-Colombes avant de prendre la rue Pons qui mène au parc des Bruyères à Bois-Colombes. La pause sur cet espace vert permet d'observer cette ancienne soufflerie de l'usine Hispano-Suiza, utilisée dans le passé pour mettre au point les avions, et qui a été conservée comme monument historique. Elle permettait de reproduire les conditions du vol en montée au voisinage du sol. C'est une école qui occupe aujourd'hui ce bâtiment.

### Une nouvelle coulée verte

Par la rue Louis Blériot et la rue du Moulin Bailly on reprend notre cheminement en passant près du marché par la rue Pierre Joigneaux. L'avenue Henri Barbusse permet de franchir le pont de la Puce et de rejoindre la rue Félix Faure. Après la zone de rencontre à proximité de la gare des Vallées, on découvre une nouvelle coulée verte au fond du parking. La plate-forme

d'une courte voie ferrée inutilisée, a été transformée en chemin de promenade pour piétons et cyclistes au grand bonheur des écoliers et riverains du quartier. Elle prend fin sur l'avenue de l'Europe que nous suivons jusqu'à la rue Faidherbe à Asnières. En empruntant les doubles-sens cyclables des rues Chanzy et Henri Martin, on trouve facilement la halle Flachet. Ce marché couvert datant de 1899, et plusieurs fois menacé doit sa survie à la détermination des riverains fidèles à ce lieu de mémoire populaire.

On poursuit notre route par la rue des Bourguignons et la rue Magenta pour découvrir le quartier pavillonnaire d'Asnières aux demeures plus cossues. Rue Dupré, rue du Bac et avenue du Bac nous avançons vers la rue de Colombes. La traversée de l'avenue d'Argenteuil conduit à la rue Louis Vuitton, où se situe l'atelier des célèbres malles de voyages. En 1859, Louis Vuitton installe ses ateliers à As-

nières et y fait construire une maison plus tard. La proximité de la Seine s'explique par l'arrivée du bois de peuplier par péniche...

La rue Fontaine, puis la rue la Comète rapprochent du centre-ville par la rue du Révérend Père Christian Gilbert. Pour contourner le marché, on emprunte la rue Pierre Brossolette et la rue de l'Église, pour trouver la rue du Château, parallèle aux quais de Seine, mais plus calme. Pour retourner à Clichy, il suffit de franchir le pont d'Asnières, et de suivre un peu la RD1, avant de prendre la rue du Bac d'Asnières et la rue Gustave Eiffel sur la piste. La rue du port, où se trouve l'usine des eaux, permet la jonction avec le boulevard pour terminer. ■

*Le programme complet des balades à vélo de MDB est à retrouver sur notre site [www.mdb-idf.org](http://www.mdb-idf.org).*

## À VOIR

- 📍 **Pavillon Vendôme**  
Centre d'art (expositions) et office du tourisme  
7 Rue du Landy, 92 110 Clichy  
🕒 Ouvert du lundi au samedi de 9h à 18h  
🌐 [www.ville-clichy.fr](http://www.ville-clichy.fr)
- 📍 **Soufflerie de l'ancienne usine Hispano-Suiza**  
20 rue du Moulin-Bailly et rue du Capitaine-Guynemer,  
92 270 Bois-Colombes
- 📍 **Marché Flachet**  
Rue Henri Martin,  
92 600 Asnières-sur-Seine  
🕒 Ouvert du mardi au dimanche
- 📍 **Ateliers Louis Vuitton (musée privé)**  
18 Rue Louis Vuitton,  
92 600 Asnières-sur-Seine  
🕒 Le samedi et le dimanche  
🌐 Sur réservation préalable par Internet, [www.louisvuitton.com](http://www.louisvuitton.com)



© MDB Clichy à Vélo

L'équipe de Clichy à Vélo devant l'ancienne soufflerie de l'usine Hispano-Suiza.



# Les indispensables du cycliste quotidien

Comment s'équiper lorsqu'on fait du vélo tous les jours ? Grande question... qu'on ne se pose pas toujours ! Or il ne suffit pas d'avoir un vélo pour en faire, quelques contraintes matérielles peuvent rapidement apparaître.

Par **Raphaëlle Ancelin**

Vous n'imaginerez pas une voiture sans serrure ? Sans coffre ? Ou sans phares et sans essuie-glaces ? Tous ces équipements nous semblent évidents sur une voiture, mais ils le sont tout autant sur un vélo. Et pourtant quand vous achetez un vélo, il faut

penser à les rajouter pour l'utiliser sereinement. Lumières, antivol, porte-bagages, cape de pluie... Plus vous serez équipé pour faire face à toutes les situations, plus le vélo vous semblera une évidence, même s'il pleut ou que vous devez transporter vos courses.

## Un porte-bagages

Installer un porte-bagages est vraiment utile pour transporter ses affaires. Vous pouvez y fixer des sacoches, un panier ou même juste utiliser des tendeurs. Cela vous évitera non seulement d'avoir mal au dos, mais aussi de transpirer.

## Le casque, pas une obligation

Petit rappel et contrairement à ce qu'on peut entendre parfois, le casque n'est pas obligatoire, sauf pour les enfants de moins de 12 ans. Vous noterez tout de même qu'aux Pays-Bas, au Danemark ou en Allemagne, des pays où le vélo est particulièrement développé, personne ne porte de casque ! Pour vous faire votre propre opinion sur le sujet, on vous conseille le très bon article d'Olivier Razemon accessible en ligne, « 10 arguments contre l'obligation du port du casque à vélo. »

Pareil pour le gilet jaune : il n'est pas obligatoire, sauf à la campagne de nuit. En porter un, tout comme des vêtements clairs et colorés, améliorera votre visibilité.

## Une sonnette

Dans la liste des équipements auxquels on ne pense pas mais qui sont fort utiles, et encore une fois obligatoires, il y a « l'avertisseur sonore », autrement dit une sonnette. Elle est indispensable pour avertir les piétons distraits ou invisibles qui peuvent traverser la piste cyclable.

## Les gants

Parce qu'on a bien plus froid quand on est mouillé et exposé au vent, mettez des gants pour garder vos mains au chaud et au sec, mais aussi pour vous protéger en cas de chute. Parfois on pense à soi et on oublie les choses qu'on transporte. Si votre sac n'est pas étanche, il existe des protections imperméables adaptées à tout type de sac, très pratiques pour garder votre agenda lisible ou votre pain mangeable !

## Un antivol en U

Quand vous achetez une voiture, on vous donne les clés pour la fermer, cela semble évident ? Eh bien pour un vélo c'est la même chose : il faut un antivol, et un bon ! Privilégiez un cadenas en forme de U, et évitez les câbles flexibles beaucoup trop faciles à sectionner. Attachez toujours votre vélo à un point fixe au niveau du cadre et de la roue avant. Pour choisir votre antivol, vous pouvez consulter le classement de la FUB régulièrement mis à jour. La Fédération des Usagers de la Bicyclette a réalisé des tests sur la résistance des différents antivols.



## Ne pas trop se couvrir

Même si vous avez froid quand vous sortez de chez vous, pensez qu'au bout de 5 minutes d'effort vous allez vous réchauffer. Au contraire, si vous portez trois pulls en laine, vous arriverez trempé de sueur à destination. Pas terrible pour commencer une journée de boulot... Privilégiez un bon coupe-vent, une première couche près du corps en-dessous, quitte à prendre un pull dans votre sac.



## Des lumières

Tous les vélos n'en sont pas équipés, et pourtant elles sont obligatoires : ce sont les lumières, à l'avant comme à l'arrière ! Autant pour voir que pour être vu par les autres usagers, que ce soit les piétons ou les véhicules motorisés, avoir des lumières est indispensable, et même obligatoire, pour votre sécurité.

Le plus pratique est d'avoir une dynamo intégrée dans le moyeu de votre roue avant, la lumière s'allume dès les premiers coups de pédale. Si votre vélo n'est pas équipé d'une dynamo, vous pouvez acheter des lumières qui se fixent directement sur le

vélo, sur le guidon et la tige de selle le plus souvent. Pour éviter le vol, choisissez plutôt des équipements amovibles. Privilégiez également un rechargement par USB plutôt que des piles. C'est plus écologique, et surtout vous éviterez le coup de la panne de lumières en prenant l'habitude de les recharger régulièrement.

On n'y pense pas souvent mais les catadioptriques sont aussi obligatoires, à l'avant, à l'arrière et sur les côtés (souvent sur les rayons). Les vélos neufs en sont pourvus, mais soyez vigilant lorsque vous achetez un vélo d'occasion.



## Une cape ou un pantalon de pluie

La pluie, un obstacle au vélo ? Mais comment font-ils au Danemark et au Pays-Bas alors ? « Il n'y a pas de mauvais temps, que des mauvais équipements », dit le proverbe. De la cape aux sur-chaussures, il existe des accessoires pour se protéger de la pluie en toutes circonstances. Certes ce n'est pas le *must* de l'élégance mais vous arriverez à destination au sec, ce qui vous évitera la sensation fort désagréable des vêtements humides toute la journée. Pratique à enfiler et à enlever, une cape ou un poncho protège le haut du corps et les cuisses. Une solution simple si vous portez une tenue un peu habillée ou une jupe. Un peu moins pratique mais plus efficace, le pantalon de pluie avec sur-chaussures permet de bien protéger les jambes et les pieds.

## Faire du vélo en jupe, c'est possible ?

Si vous portez une jupe, ce qui peut parfois se révéler compliqué à vélo, voici quelques petits conseils. D'abord privilégiez les tissus plutôt lourds pour éviter que votre jupe se soulève au moindre coup de vent. Concernant la longueur, une jupe remontera forcément un peu une fois que vous serez en selle. Si vous n'êtes pas à l'aise, choisissez une jupe qui descend jusqu'aux genoux. Mais faites attention, une jupe trop longue et trop large risque de se prendre dans les rayons

de votre vélo. Sinon, il y a toujours l'astuce de la pièce de monnaie : « penny in yo' pants ». Inventée par des cyclistes écossaises, cette technique permet de transformer votre jupe en short grâce à une simple pièce de monnaie et un élastique. Passez la pièce de monnaie derrière les pans de votre jupe ou robe et nouez un élastique autour, et voilà le tour est joué ! Si vous ne visualisez pas, il existe des tutoriels très simples sur internet.



## Entre vent, pluie et cup of tea : échappée à vélo au Royaume-Uni

C'est quand qu'on repart ? Ainsi s'achèvent trois belles semaines à vélo au Royaume-Uni le long de la route nationale 1. Des falaises de Douvres jusqu'au château d'Edimbourg, en passant par l'agitation londonienne, allez, on vous raconte tout !

Par Céline Mengis et Vincent Tritz

Nous sommes deux férus de voyages à bicyclette et chaque année, nous nous retrouvons sur les routes pour découvrir un coin de France ou d'Europe. Les voyages à vélo, nous avons découvert cela en 2013 avec le Tour de Manche, et depuis, on ne s'arrête plus. Pour l'été 2018, nous regardons la carte des EuroVélo-routes et repérons la partie de l'EuroVélo 12 qui longe la côte est du Royaume-Uni. Elle nous semble parfaite pour ce mois d'août : pas de canicule, ni d'insolation en perspective mais avec un peu de chance, on pourra se baigner ! En réalité, l'EuroVélo 12 débutant à Harwich, nous décidons de suivre la route nationale 1 à partir de Douvres qui rejoint l'EuroVélo 12 un peu plus au Nord. Le tour de Manche nous avait déjà emmené en Angleterre, sur la côte sud et nous avons beaucoup aimé, alors c'est décidé on y retourne !

### Une météo toute britannique

Pour rejoindre le Royaume-Uni, nous prenons le TGV jusqu'à Calais, puis le ferry jusqu'à Douvres. La traversée en ferry se passe sans encombre, même si à notre grande surprise, nous devons attendre que tous les véhicules motorisés aient débarqué avant de pouvoir enfin sortir.



Notre arrivée à Douvres se fait sous une pluie torrentielle et nous ne nous arrêtons pas pour admirer les fameuses falaises blanches. Nous nous dépêchons de rejoindre notre hôtel situé à Deal, petite station balnéaire à 15 km au nord de Douvres. Nous roulons dans des mares d'eau. Alors, malgré les imperméables et surpantalons de pluie, nous arrivons trempés. Nos chaussures mettront d'ailleurs quatre jours à sécher ! Les jours suivants, nous pédalons à travers le comté du Kent, aussi appelé « le jardin de l'Angleterre », et visitons notamment la fameuse cathédrale de Canterbury, toujours sous la pluie.

Nous nous dirigeons ensuite vers le Nord, direction Londres, pour une pause de deux jours, le temps de visiter un peu la capitale mais aussi pour découvrir ces fameuses « autoroutes » à vélo dont nous avons entendu parler. Il y a effectivement beaucoup de cyclistes à Londres et dans l'hypercentre, la route est moitié pour les voitures, moitié piste cyclable. Mais de manière générale, il y a beaucoup de trafic et c'est sans regret que nous quittons l'agitation londonienne. Direction le Nord, puis l'Est pour rejoindre la côte. Les villages typiques avec leurs églises en pierre, leur architecture préservée et leurs pubs se succèdent.

Nous passons par plusieurs zones urbaines de taille assez importante, où s'orienter relève du défi, et à Colchester nous finissons définitivement par nous perdre et tourner en rond dans la ville. Alors que nous sommes à l'arrêt pour essayer de nous repérer et retrouver la route nationale 1, un couple de cyclistes anglais se propose gentiment de nous ramener sur le bon chemin. Il s'agit également d'adeptes des voyages à vélo : ils reviennent justement de France où ils ont participé à la semaine internationale fédérale de cyclotourisme à Epinal dans les Vosges, événement auquel ils participent tous les ans.

### Le long de la côte est : plages et vent

À Hunstanton, paradis des *kite-surfers*, nous quittons la côte et passons à côté de Sandringham, l'une des résidences d'été de la famille royale britannique. Le vent de face souffle fort et nous ralentit. C'est à ce moment qu'une cycliste d'environ 70 ans nous dépasse sans peine en lançant « *It's a bit windy, isn't it ?* » (« C'est un peu venteux, n'est-ce pas ? »). Le vélo, ça maintient en forme !

Nous entrons maintenant dans le Lincolnshire et passons par Boston, la ville qui a donné son nom à celle bien plus connue aux États-Unis. Nous nous diri-





geons vers la capitale du comté, la ville de Lincoln, avec pour ligne d'horizon les flèches de sa cathédrale. La montée vers le centre-ville historique est un véritable mur, mais une belle récompense nous attend à l'arrivée : la cathédrale est splendide, tout comme la vue sur les environs de la ville ! Une petite pause... et c'est reparti.

Bientôt se profile à l'horizon Barton-upon-Humber et son impressionnant pont suspendu, qui a un petit air de Golden Gate. La piste pour piétons et cyclistes, séparée du trafic, permet de se sentir en sécurité sur le pont et de profiter entièrement de la vue. Nous continuons vers le Nord et faisons une halte à Beverley, une charmante ville de taille moyenne. Après déjà deux semaines à manger tous les soirs dans des pubs, dont la nourriture est peu variée, c'est l'occasion d'opter pour un restaurant gastronomique. Nous repérons une adresse et nous y rendons sans réservation (et sans grand espoir d'avoir de la place). Jour de chance : il restait une table pour deux disponible. Nous nous sommes régalez !

### Un détour qui en vaut la peine

Entre Whitby et Staithes, sur une vingtaine de kilomètres, la route EuroVélo 12 n'est pas encore ouverte. Nous décidons donc de bifurquer dans les terres via la route 165. Pendant deux jours, nous pédalons dans les « Yorkshire Moors » (les landes du Yorkshire), un parc naturel avec des forêts denses, des prairies vertes peu-

plées de moutons, des murets en pierre et... des montées raides. Les paysages sont magnifiques mais nous avons des doutes sur notre capacité à poursuivre l'itinéraire au rythme prévu. En effet, le deuxième jour, nous avons envisagé de rouler environ 95 km mais, à 10 km/h de moyenne, vous comprenez bien que l'objectif devient compliqué à atteindre. Heureusement, nous retrouvons vite des dénivelés plus abordables pour nous et notre route se poursuit.

Peu avant Tynemouth, il nous faut à nouveau franchir une rivière. À notre grande surprise, nous avons le choix entre prendre un ferry ou... un tunnel avec une piste cyclable ! Nous choisissons de traverser en bateau et passons près de la jolie (et très courue en cette époque de l'année) station balnéaire de Whitley Bay, en plein milieu d'une compétition sportive de vélo au profit de la lutte contre le cancer.

### L'Écosse en vue

L'Écosse s'approche tout doucement. Nous commençons à avoir mal aux jambes et récupérons moins bien entre chaque étape mais les paysages sont de plus en plus beaux, alors on s'accroche. Sur notre route, nous visitons le château de Bamburgh, réputé pour être le plus beau château privé d'Angleterre. L'accueil est excellent et tout est prévu pour garer les vélos et mettre les sacoches en sécurité le temps de la visite. L'un des employés, nous voyant entrer avec toutes

nos sacoches, nous demande même si on emménage.

Quelques jours plus tard, nous arrivons à Edimbourg, étape finale de notre voyage où l'on en profite pour visiter la ville et faire un peu de shopping pour ramener quelques cadeaux à notre entourage. Pour le retour, nous prenons un train jusqu'à Londres. Rien de plus facile : il faut réserver sa place (mais c'est gratuit) et il n'y a pas besoin de démonter son vélo. Puis nous prenons l'Eurostar jusqu'à Paris. L'Eurostar avec des vélos, ce n'est pas aussi simple : il faut prévoir plusieurs jours à l'avance minimum d'envoyer un mail à une adresse spécifique pour s'assurer qu'il y a de la place, puis appeler la compagnie pour effectuer la réservation (ils ne parlent qu'en anglais !), les places vélo étant payantes. À l'arrivée à gare du Nord à Paris, en attendant que l'on nous ramène nos vélos, nous discutons avec une employée d'Eurostar. Elle nous apprend que les tarifs pour les vélos vont fortement augmenter au 1er septembre (55£ pour un vélo non démonté !).

Bilan de ce voyage : 1314 km parcourus en vélo sans aucun problème mécanique (et ça c'est bien la première fois !). De la pluie, du vent, et à notre grande déception, pas de baignade dans la mer du Nord ! On aura vu des paysages typiques, englouti des litres de thé et pas mal de scones, mais aussi et surtout on se sent bien, et on a déjà hâte de repartir. ■





## Du « savoir rouler » au « permis vélo » : le lancement raté de l'apprentissage du vélo à l'école

Le gouvernement a lancé mi-avril une des mesures phares de son plan vélo : « le savoir rouler » à l'école pour les enfants de 6 à 11 ans. Si l'intention du dispositif est bonne, la mise en oeuvre et la communication le sont beaucoup moins.

Par Abel Guggenheim

Il y avait eu une première alerte à l'automne 2018, lors de la présentation du Plan vélo national, puis du projet de loi d'Orientation des Mobilités (LOM). L'extension du marquage des vélos est alors largement commentée. Mais la plupart des journalistes parle d'« immatriculation », parfois même de « plaque d'immatriculation » ou encore de « carte grise ».

La ministre des Transports réagit sur les réseaux sociaux et rectifie auprès des rédactions. Le 19 octobre 2018, le site de LCI publie cette mise au point d'Elisabeth Borne. « *Le Plan vélo généralisera progressivement le marquage des vélos (qui existe déjà) lors de leur vente par un professionnel pour lutter contre le vol : dispositif simple et efficace. Il n'y aura évidemment pas la moindre carte grise et aucun document à porter sur soi.* » Mais l'article publiant ce démenti comporte en inter-titres : « *Une pseudo carte grise pour les vélos* » et « *Des verbalisations plus aisées.* »

L'objectif de la mesure, la lutte contre le vol de vélo, disparaît des articles pour glisser vers la possibilité de verbaliser les cyclistes. L'image subliminale est que les cyclistes ne respectent pas le code de la route, et profitent d'une impunité induite en l'absence d'immatriculation. Comme souvent, malgré les mises au point et démentis, c'est sans doute la fausse nouvelle qui sera restée dans les esprits.

### Une communication hors de contrôle

Le même phénomène vient de se produire à propos de l'apprentissage du vélo à l'école. Là aussi, l'intention portée notamment par la Fédération des Usagers de la Bicyclette, est louable. Et là aussi, il s'agit de mesures annoncées dans le Plan vélo national, reprises dans la loi d'Orientation des Mobilités.

Comme dans le cas précédent, on a rentré dans la machine médiatique une belle idée (apprendre aux enfants à faire du vélo) mais la machine recrache le



© Benoît Carrouée

Voilà ce à quoi devrait ressembler le « savoir rouler » : un apprentissage du vélo à l'école en conditions réelles.

permis vélo, terme inclus dans le titre de presque tous les articles consacrés à ce lancement. Cette fois-ci, la dérive sémantique ne provient pas des journalistes, mais du délégué interministériel à la Sécurité Routière, Emmanuel Barbe : « *Un peu comme s'il s'agissait d'un permis vélo, l'objectif est de délivrer à terme des certificats d'aptitude à ceux qui suivront ces modules d'enseignement* » (*Le Parisien*, 12/4/2019).

Le président de la FUB Olivier Schneider réagit dans une interview à 20 Minutes. « *Il faut déjà bien faire attention au terme. Le permis est un surnom impropre. Aucun document ne sera exigé pour la conduite du vélo. Il s'agit d'une systématisation de l'apprentissage du vélo dans les écoles.* » Malgré cette réponse claire, le titre de l'article contient « permis vélo ».

France 2, dans son journal de 13h le 17 avril, va plus loin. Sur un montage d'images montrant surtout... des manquements graves d'automobilistes au code de la route et à la sécurité, et même des violences, une voix off explique : « *À contresens, sur les trottoirs, chaque jour les incivilités des cyclistes et les comportements à risque se comptent par dizaines ; des attitudes qui peuvent parfois agacer. Et s'ils se croient tout permis, c'est peut-être parce que l'apprentissage du vélo ne se résume au-*

*jourd'hui qu'à une idée : tenir sur ses deux roues.* » La toile s'enflamme. Un tweet rediffusant l'extrait du journal de France 2 reçoit en quelques heures plus de 60 réponses indignées, explicatives, sarcastiques ou humoristiques. Notre antenne Antony à Vélo analyse le reportage en cinq tweets précis et pertinents.

### Besoin de faire notre autocritique

Pointer ces dérives médiatiques et s'en indigner est justifié et nécessaire. Mais leur répétition doit nous alerter : ne portons-nous pas une part de responsabilité dans l'image exécrationnelle des cyclistes véhiculée par les médias comme par les réseaux sociaux ? Nous employons par exemple un jargon incompréhensible en dehors de notre cercle d'initiés. « Savoir rouler » ne signifie rien pour personne, tout comme le « cédez-le passage cycliste au feu » qui a été compris comme un cédez-le-passage aux cyclistes, c'est-à-dire l'inverse de ce que ce terme technique était censé signifier.

Nous avons toujours cru que notre sincérité rendrait perceptible les bienfaits du vélo, pour l'individu comme pour la collectivité. Mais pour faire passer ce message, ne devrions-nous pas y réfléchir avec des spécialistes de la communication ? ■



### 23 mai

#### Réunion du Collectif « La Seine : une nouvelle voie pour le vélo ! »

🕒 De 8 h 30 à 16 h 30 environ

📍 Espace Marinelli, rue Doré, 77 000 Melun

### 25 mai

#### Apéro + balade à vélo avec MDB Massy

🕒 À 16h à la gare du RER C Massy Vilmoren pour vous balader  
À 17h à la brasserie Le Grand Ouest,  
91 300 Massy

#### Bourse aux vélos de Sceaux

🕒 De 10h à 17h

📍 Jardin de la Ménagerie, rue Houdan,  
92 330 Sceaux

#### Bourse aux vélos de Neuilly

🕒 De 9h à 18h

📍 Place de l'Hôtel de Ville,  
92 200 Neuilly-sur-Seine

### 26 mai

#### Marquage Bicycode contre le vol

🕒 De 14h à 17h

📍 Maison du Vélo, 37 boulevard Bourdon,  
75 004 Paris

### 2 juin

#### Convergence Vélo 2019

📍 Trouver le point de départ le plus proche de chez vous : [www.mdb-idf.org/convergence](http://www.mdb-idf.org/convergence)

## Convergence francilienne : venez fêter le vélo le dimanche 2 juin !

Par Kim Zugasti



Laissez tomber le weekend de l'ascension cette année ! Il y a tellement mieux à faire en restant en Île-de-France : à l'occasion de la Fête du Vélo, MDB organise le dimanche 2 juin la douzième édition de la Convergence Vélo. Plus de 4 000 cyclistes au départ d'une centaine de communes qui roulent tous ensemble jusqu'au cœur de Paris. C'est convivial, gratuit et ouvert à toutes et tous quels que soient votre âge ou votre niveau. Rejoignez-nous pour montrer que le vélo a toute sa place en ville ! Nous vous invitons d'ailleurs à faire preuve d'imagination, et à couvrir votre vélo des slogans les plus originaux.

Quelques nouveautés cette année. Tout d'abord une branche parisienne pour intégrer davantage les cyclistes de la capitale à l'évènement. Le parcours passera dans tous les arrondissements. Et puis, le point de convergence des différentes branches se fera à l'Hôtel de Ville de Paris à 12h, au lieu de la place de la Bastille. Cela promet une parade finale encore plus belle jusqu'aux Invalides, en passant par la rue de Rivoli et la place de la Concorde !

Vous souhaitez nous aider à encadrer les cortèges ou à tenir le village d'arrivée ? Écrivez-nous à [laconvergence@mdb-idf.org](mailto:laconvergence@mdb-idf.org). Tous les points de départ et les itinéraires sont accessibles sur notre carte en ligne, [www.mdb-idf.org/convergence](http://www.mdb-idf.org/convergence). Un mot clef pour les réseaux sociaux : #ConvergenceVélo. On a hâte de vous retrouver toutes et tous le 2 juin !

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](mailto: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 et contributrices :

Benoît Doreau, Michel Robert, Anne-Charlotte Alazar, Abel Guggenheim, Raphaëlle Ancelin, Patrick Roland, Céline Mengis, Vincent Tritz, Kim Zugasti.



# Les antennes **MDB** en Île-de-France



## 75 - PARIS

- 1 MDB Paris  
[courrier@mdb-idf.org](mailto:courrier@mdb-idf.org)

## 77 - SEINE-ET-MARNE

- 2 MDB - Melun aggro à vélo  
[melun@mdb-idf.org](mailto:melun@mdb-idf.org)

## 78 - YVELINES

- 3 MDB Vallée de Chevreuse  
[vallee.de.chevreuse@mdb-idf.org](mailto:vallee.de.chevreuse@mdb-idf.org)
- 4 VéloSQY (Saint-Quentin-en-Yvelines)  
[velosqy@mdb-idf.org](mailto:velosqy@mdb-idf.org)

## 91 - ESSONNE

- 5 Vélyve l'Yerres à Vélo  
[velyve@mdb-idf.org](mailto:velyve@mdb-idf.org)
- 6 CAPS à vélo (Communauté d'agglomération du plateau de Saclay)  
[caps@mdb-idf.org](mailto:caps@mdb-idf.org)
- 7 MDB Massy  
[massy@mdb-idf.org](mailto:massy@mdb-idf.org)
- 8 MDB Vélo à Bures  
[velo-a-bures@mdb-idf.org](mailto:velo-a-bures@mdb-idf.org)

## 93 - SEINE-SAINT-DENIS

- 23 Vélo Saint-Denis  
[velo-a-saint-denis@mdb-idf.org](mailto:velo-a-saint-denis@mdb-idf.org)
- 24 MDB EST - Ensemble à vélo  
[est@mdb-idf.org](mailto:est@mdb-idf.org)

## 95 - VAL-D'OISE

- 28 Bezons-Argenteuil  
[bezons.argenteuil@mdb-idf.org](mailto:bezons.argenteuil@mdb-idf.org)
- 29 MDB - Vallée de Montmorency  
[vallee.de.montmorency@mdb-idf.org](mailto:vallee.de.montmorency@mdb-idf.org)
- 30 Eaubonne à Vélo  
[eaubonne@mdb-idf.org](mailto:eaubonne@mdb-idf.org)
- 31 MDB Saint-Prix à Vélo  
[saint-prix-a-velo@mdb-idf.org](mailto:saint-prix-a-velo@mdb-idf.org)

## 92 - HAUTS-DE-SEINE

- 9 La ville à vélo (Chaville)  
[la-ville-a-velo@mdb-idf.org](mailto:la-ville-a-velo@mdb-idf.org)
- 10 Colombes à vélo  
[colombes@mdb-idf.org](mailto:colombes@mdb-idf.org)
- 11 MDB Asnières sur Seine  
[asnieres@mdb-idf.org](mailto:asnieres@mdb-idf.org)
- 12 MDB Bois-Colombes  
[bois-colombes@mdb-idf.org](mailto:bois-colombes@mdb-idf.org)
- 13 MDB Gennevilliers  
[gennevilliers@mdb-idf.org](mailto:gennevilliers@mdb-idf.org)
- 14 Vanves en Roue Libre  
[vanves@mdb-idf.org](mailto:vanves@mdb-idf.org)
- 15 Antony à vélo  
[antony@mdb-idf.org](mailto:antony@mdb-idf.org)
- 16 Montrouge  
[montrouge@mdb-idf.org](mailto:montrouge@mdb-idf.org)
- 17 Clichy à vélo - MDB  
[clichy@mdb-idf.org](mailto:clichy@mdb-idf.org)
- 18 MDB Courbevoie  
[courbevoie@mdb-idf.org](mailto:courbevoie@mdb-idf.org)
- 19 MDB Le vélo à Levallois  
[neullyavelo@mdb-idf.org](mailto:neullyavelo@mdb-idf.org)
- 20 MDB Meudon à Vélo  
[meudon-a-velo@mdb-idf.org](mailto:meudon-a-velo@mdb-idf.org)
- 21 MDB Neuilly à Vélo  
[neullyavelo@mdb-idf.org](mailto:neullyavelo@mdb-idf.org)
- 22 MDB Boulogne-Billancourt  
[mdbb@mdb-idf.org](mailto:mdbb@mdb-idf.org)

## 94 - VAL-DE-MARNE

- 25 Place au vélo à Afortville  
[afortville@mdb-idf.org](mailto:afortville@mdb-idf.org)
- 26 Val de Bièvre à Vélo  
[valdebievre@mdb-idf.org](mailto:valdebievre@mdb-idf.org)
- 27 MDB Ivry-Vitry-Choisy  
[ivryvitrychoisy@mdb-idf.org](mailto:ivryvitrychoisy@mdb-idf.org)

