

# ROUE LIBRE



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

## RER

### LE RÉSEAU VÉLO D'ÎLE-DE-FRANCE





## SOMMAIRE

### Actualités **3**

### Interview **6**

Olivier Schneider : « C'est devenu politiquement incorrect de dire du mal du vélo »

### Dossier **8**

Le RER V, un réseau vélo pour l'Île-de-France

*Le RER V en chiffres*

*Le RER V, ça ressemble à quoi ?*

### Balade **14**

Boucle en Essonne

### Voyage **16**

Et si on déménageait à Berlin, à vélo ?

### Revue de presse **18**

Grève dans les transports : le retour en force du vélo

### Agenda **19**

## ÉDITORIAL

### **Amplifions la dynamique vélo en 2020**

Imaginez une Île-de-France où il serait possible de rallier par des pistes cyclables les principaux pôles d'emplois, de logements et de loisirs. Si nous voulons que les Franciliens se mettent massivement au vélo, notre région a besoin d'un véritable réseau vélo protégé et efficace. Il existe un réseau autoroutier à l'échelle régionale, il existe un réseau ferré régional avec le RER, il est temps d'investir dans un RER V comme vélo.

Un RER V, cela veut dire sortir de la logique de réalisation de bouts de pistes cyclables à droite à gauche pour entrer dans une logique de ligne vélo continue et homogène. Un RER V, cela signifie également concentrer les efforts pour raccorder les aménagements existants et faire émerger un réseau.

Ce projet n'a été possible que par le travail en commun de l'ensemble des associations franciliennes. Depuis le lancement en mars 2019 à Massy du Collectif Vélo Île-de-France, la dynamique n'a cessé de s'amplifier. Nous arrivons désormais collectivement à nous imposer comme un interlocuteur identifié et reconnu par la région et les départements. Ce résultat, nous le devons à l'ensemble des bénévoles engagés dans le projet, et à Louis Belenfant, notre directeur sans qui rien de cela n'aurait été possible.

La dynamique du Collectif entretient notre propre dynamique associative. Je suis fier de vous annoncer que MDB comptait près de 1 600 adhérents à fin 2019, soit une progression de 20 % du nombre d'adhérents, notamment grâce à la création de plus de 10 nouvelles antennes. Notre réseau est pleinement engagé pour porter la voix du vélo dans la campagne des municipales. Dès les élections passées, il nous faudra travailler avec les équipes reconduites ou renouvelées pour transformer les promesses en réalisations.

En attendant, je vous donne rendez-vous le samedi 21 mars prochain pour notre assemblée générale. L'occasion de discuter des orientations de notre association, mais aussi de se former et de partager nos expériences.

Alexis Frémeaux  
Président de MDB



## Vis ma vie de conseiller municipal à Gentilly

André Estévez-Torres est adhérent de MDB Val-de-Bièvre à Vélo. Surtout, il vient de passer six ans comme conseiller municipal à Gentilly (94) où il a tout particulièrement suivi le développement du vélo. Il raconte pour *Roue Libre* son expérience d' élu.

Par André Estévez-Torres

C a y est, ils sont là ! Les pictos vélos qui marquent le double-sens cyclable dans deux quartiers de ma ville se sont répandus comme une traînée de poudre. C'est la première fois que j'emprunte ce parcours de façon légale. À ma grande satisfaction, je ne suis pas le premier, une cycliste y roule déjà. C'est le premier jour d'une zone 30 couvrant un tiers de la ville et une certaine normalité s'y est déjà installée.

Pendant la mandature qui s'achève, j'ai été conseiller municipal à Gentilly dans le Val-de-Marne. Après six années de tâtonnements, frustrations et réussites, j'ai eu envie d'apporter un témoignage qui pourrait servir, je l'espère, à ceux d'entre vous qui souhaitent s'engager dans la campagne des municipales pour porter le thème du vélo parmi les listes en lice.

Retour en 2014, je suis fraîchement élu. Maintenant je fais quoi ? Le passage de la parole aux actes, chose déjà délicate dans la vie courante, prend en politique une difficulté toute particulière. Il me faut un certain temps pour mesurer les limites de cette approche. Le ou la maire accumule une grande partie du pouvoir dans une commune, les adjoints ont des leviers importants mais les élus de base comme moi, et il y en a plus de 15 dans ma majorité, que font-ils ?

### Comprendre les affinités et les inimitiés

Pendant un long moment, j'hésite, j'apprends le fonctionnement d'une mairie. Je comprends que la politique est un jeu éminemment social. Il faut se connaître, comprendre les affinités et les inimitiés des uns et des autres. Il faut être présent pour être écouté, « si tu veux que je fasse ça pour toi, il faut que tu fasses ceci pour moi ou pour le groupe ».

Pour agir, il faut aussi une conviction. Intéressé par l'environnement, je cherche comment traduire cette envie diffuse dans une politique publique concrète, adaptée à mon pouvoir politique limité. Cela me prend du temps. Finalement, je choisis le vélo, ou plutôt c'est lui qui me choisit. À l'époque, mes amis font la transition vers le vélo utilitaire et j'échange le



André Estévez-Torres dans la zone 30 pour laquelle il s'est longtemps battu.

Vélib' pour ma propre monture. Désormais, j'enfourche mon vélo presque tous les jours et je prends un plaisir particulier à garder mon casque et mon gilet jaune quand je rentre dans un magasin ou dans une réunion politique. Je découvre les joies des vacances à vélo sur un tronçon de la Vélodyssée. Je lis *Le retour de la bicyclette* de Frédéric Héran, qui m'arme de chiffres et d'histoire pour défendre le vélo comme moyen de transport dans les débats publics à venir. Je me rapproche de l'antenne locale de MDB, à travers les balades à vélo et la Convergence, et je suis vite porté par l'appartenance à un groupe de passionnés, leurs conseils techniques et politiques étant précieux. Enfin, j'écris une ébauche de plan vélo que j'envoie au maire-adjoint en charge du dossier. Petit à petit, je construis une relation de confiance avec lui. Bon accueil, mais rien ne bouge, et on est déjà en 2017, trois ans ont passé depuis l'élection. Je suis frustré et je pense sérieusement à la démission.

### En 2019, une fenêtre d'opportunité

Début 2019, tout s'accélère, une brèche politique s'ouvre et l'espoir revient. D'abord, une association de quartier remet la pression sur la municipalité sur un sujet vieux de vingt ans, la création d'une zone 30. La maire prend un arrêté sur quelques rues, mais sans communication ni nouveaux aménagements. Ensuite, le débat au conseil municipal sur la Zone à Faibles Émissions métropolitaine me per-

met de soulever de nouveau la question de la mobilité, et cette fois j'ai le sentiment qu'on m'écoute. Puis le Territoire finit son processus de création, long de deux ans, et son service voirie est désormais disponible. Une réunion avec eux et le maire adjoint lance la machine en mars. Je propose une zone 30 cinq fois plus étendue que celle prévue dans l'arrêté, et je l'obtiens. La maire donne son accord, avec la promesse de passer en zone 30 l'intégralité de la ville d'ici trois ans. Je rêve ? Non, cinq mois plus tard, les travaux seront finis. Ils ont été conçus pour avoir un maximum d'impact avec un coût minimum : marquage au sol et panneaux, avec des grands 30 peints au sol à l'entrée de la zone, sans dos d'âne, le tout pour la modique somme de 30 000 €. Un seul regret, pour que la zone 30 fonctionne au mieux, il aurait fallu modifier le plan de circulation, comme l'explique le *Guide des aménagements cyclables* de Paris en Seine.

Ce sera aux suivants de porter ce chantier car, en mars prochain, je ne me représenterai pas, j'ai décidé de passer du côté associatif. Mais, vous l'aurez compris, pour transformer l'espace public en faveur du vélo, il faut une pression associative combinée à des élus volontaristes et des services disponibles, tout ça monté dans une mayonnaise de complicité et de confiance. Cela vous tente ? Je l'espère. Cela a été pour moi une expérience formidable dont j'ai retiré une grande satisfaction. ■



## « Faites des Lumières » sur le pont de Neuilly

Comment assurer la sécurité des cyclistes arrivant à La Défense ? C'était une inquiétude forte des associations de l'ouest de la métropole à l'annonce de la grève reconductible du 5 décembre 2019. La grève s'annonçait longue et le nombre de cyclistes et néo-cyclistes serait beaucoup plus élevé que d'habitude. Nous avons donc décidé de monter une action afin d'accueillir ces vélotafteurs dans de meilleures conditions.

Il fallait sécuriser le pont de Neuilly qui est l'accès principal de La Défense depuis Paris. Le pont de Neuilly est une zone grise que les cyclistes sont obligés d'emprunter par le trottoir nord pour rejoindre l'esplanade de La Défense. Piétons et cyclistes cohabitent tant bien que mal sur ce trottoir mal entretenu et plongé dans l'obscurité hivernale. En effet, depuis 2015, les lampadaires du pont sont hors service. Il était donc évident qu'il fallait organiser une opération « Faites des Lumières » sur le pont de Neuilly.

Nous avons décidé avec le Collectif Vélo Paris Ouest la Défense (POLD) lors d'une réunion, de prioriser nos actions sur l'axe Paris La Défense. Inspiré par le *tweet* d'un vélotafteur sur le problème de sécurité de ce pont, Béchir, représentant de l'antenne MDB de Courbevoie, a eu l'idée d'éclairer ce pont par nos propres moyens. 12 lampes solaires murales et

4 lampes au sol ont été installées aux points les plus accidentogènes. Durant trois soirées de décembre, les membres du Collectif se sont relayés pour installer les lampadaires sur le pont. Cela nous a également permis de constater les problèmes engendrés par les conflits d'usage entre cyclistes et piétons aux heures de sortie des bureaux.

### Un dysfonctionnement majeur

Lors de chaque opération, nous en avons profité pour réaliser un comptage des cyclistes et avons mis en ligne quelques films sur les réseaux sociaux. Nous avons recensé 668 cyclistes le premier jour, 587 le second et 581 le troisième. Nous avons également distribué des tracts pour inciter les usagers du pont à signer notre pétition destinée au préfet. Fin décembre, il y avait 350 signatures en ligne pour cette pétition, avec une vingtaine de commentaires de soutien.

Le dysfonctionnement de la continuité cyclable sur cet

axe majeur entre Paris et La Défense est symptomatique du millefeuille francilien pour la gestion de la voirie. On dénombre pas moins de cinq acteurs différents : la rampe d'accès à l'esplanade est sous la gestion de l'Établissement Public Paris La Défense (EP PLD), le département des Hauts-de-Seine est responsable du boulevard Circulaire, l'État du pont de Neuilly, la Commune de Neuilly-sur-Seine des contre-allées de la N13 (avenue Charles de Gaulle) et la Ville de Paris de la porte Maillot. En 2022, la piste bidirectionnelle sur la commune de Neuilly-sur-Seine sera opérationnelle et notre inquiétude porte sur la portion pont de Neuilly - La Défense. ■

**Béchir Kéchiche et Grégoire Pillot, MDB Courbevoie**



## Un Collectif Vélo pour Paris Ouest La Défense

Au printemps 2019, des militants des associations vélo locales ont appris que l'Établissement Public Territorial Paris Ouest La Défense (EPT POLD) préparait l'élaboration d'un schéma directeur vélo, et il est vite apparu que les associations seraient peu écoutées si elles y allaient en ordre dispersé.

C'est lors d'une rencontre des associations Rueil À Vélo et MDB Courbevoie qu'est née l'idée de créer un collectif vélo à l'échelle de notre territoire. Nous avons donc décidé de contacter toutes les associations pendant l'été pour leur proposer un premier rendez-vous début septembre à La Défense, un lieu à la fois au centre du territoire et symbolique car point noir cyclable connu. Ce fut chose faite le 6 septembre avec une première réunion qui a permis de commencer à se structurer.

### Devenir un interlocuteur incontournable

Nous avons rapidement fixé une seconde réunion pour définir nos positions communes. Deux ateliers ont été organisés en parallèle pour établir ensemble une cartographie connectée de nos projets de réseaux cyclables communaux, ainsi qu'une liste de points noirs à traiter prioritairement. L'objectif était d'arriver devant les élus de POLD en présentant un diagnostic et des propositions concrètes.

En parallèle, un premier plan d'action a été mis en place pour nous faire connaître auprès des institutions et des médias locaux. Notre première prise de contact avec POLD a été fixée le 6 novembre, avec comme résultat la mise en place d'un comité vélo régulier et la consultation du collectif à chaque étape clé du projet de schéma directeur.

Les projets communs portés par le Collectif sont :

- La réalisation d'un programme commun à toutes les associations
- La participation aux enquêtes publiques pour les projets structurants du territoire
- La participation aux enquêtes publiques relatives aux modifications et révisions de PLU.

La réunion des forces au sein du Collectif a vite porté ses fruits : pour notre première contribution à une enquête publique, celle de la prolongation Tramway T1, les commissaires-enquêteurs nous ont donné raison. Ils ont émis une réserve, valant avis défavorable si elle n'est pas prise en compte. ■

**Nicolas Denos, MDB Courbevoie**



## Comment accompagner le savoir-rouler à vélo à l'école ?

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a inscrit la généralisation du « savoir-rouler à vélo » (SRAV) pour tous les enfants de CM2 afin de les rendre autonomes à vélo à leur entrée au collège. Cette formation est constituée de trois parties : savoir pédaler, savoir circuler en milieu sécurisé et savoir rouler à vélo en autonomie.

Cet apprentissage est réalisable dans le cadre scolaire, ou à défaut périscolaire ou extrascolaire. Les associations vélo peuvent encadrer cet apprentissage si elles bénéficient d'une vélo-école ou de formations reconnues. C'est une opportunité à saisir maintenant par les associations vélo !

### Pourquoi ?

- Pour mettre le vélo au cœur des écoles afin qu'il devienne un mode de déplacement naturel pour les enfants puis les adolescents
- Pour que les enfants gagnent en autonomie et en responsabilité dans l'espace public
- Pour que leurs parents envisagent le vélo comme un moyen de déplacement local pratique et acquièrent eux-mêmes des comportements plus sûrs à vélo
- Pour éviter de laisser toute la place à des moniteurs qui positionneront le vélo comme une activité sportive ou de loisirs en dehors de la ville.

### Comment ?

- **Se former est nécessaire.** Il n'est pas évident d'apprendre à faire du vélo à des débutants, enfants comme adultes. Il y a des méthodes à connaître et l'encadrement doit être maîtrisé pour assurer notamment la sécurité. Plusieurs niveaux de formation sont accessibles : IMV (Initiateur mobilité à vélo), CM (Certificat de moniteur), CQP (Certificat de qualification professionnelle Educateur mobilité à vélo). L'IMV est le minimum recommandé pour encadrer en école.
- **Engager le dialogue avec la municipalité et les directeurs d'école** pour construire le programme au sein du cursus scolaire en classe de CM2. Pour cela, il faut que le programme soit accepté par l'inspection académique, le directeur et l'instituteur de la classe.

- L'attestation finale devra être délivrée par un **moniteur agréé**.
- **Investir dans le projet les agents municipaux** qui interviennent déjà dans les écoles pour les activités sportives aidera aussi à un bon partenariat avec les municipalités.
- **Rechercher des bénévoles volontaires** pour encadrer l'apprentissage, au sein de l'association et auprès des parents.
- **Rechercher des financements pour la mise en place, au moins la 1<sup>ère</sup> année**, pour acheter du matériel pédagogique, quelques vélos pour les enfants qui n'en possèdent pas, des casques, gilets réfléchissants, etc. Le programme Alvéole, avec l'installation d'abris vélo sécurisés dans les écoles par la municipalité, est une belle opportunité : un forfait d'accompagnement de 1 600 € par école pouvant être versé à l'association.



© B. Carrouée / ProVélo91

Franchir un giratoire à vélo en toute sécurité devient un jeu d'enfant une fois qu'on a acquis les bons gestes.

## L'exemple de l'association Le Nez au Vent à Marolles-en-Brie

L'association a décidé de mettre en place le savoir-rouler à vélo pour les quatre classes de CM2 de Marolles au printemps 2020, puis d'ouvrir une vélo-école pour adultes en septembre. Depuis l'été, le projet est travaillé avec les élus, les agents de la municipalité et les écoles en s'entourant des conseils d'autres vélo-écoles et de la FUB.

Deux bénévoles ont fait la formation IMV lors d'une session organisée par la FUB à Ris-Orangis. Trois jours passionnants à « apprendre comment apprendre ». *« Ce n'est pas évident d'apprendre à pédaler à quelqu'un qui n'est jamais monté à vélo, surtout un adulte, ou à faire prendre un rond-point à une personne qui débute. Lors de ce stage, le formateur nous a ainsi expliqué les diverses*

*techniques, la progression à envisager, les règles de sécurité quand on circule en groupe... »*, explique Agnès Laszczyk, présidente du Nez au Vent.

L'association a en parallèle recherché des fonds auprès de fondations privées, du département et de la municipalité. Cette dernière est motivée par l'installation d'abris vélo dans les écoles et déposera dans les prochains mois un programme Alvéole. Cela aidera Le Nez au Vent à financer un prestataire professionnel pour la première année. Reste à trouver un plus grand local à vélo pour accueillir tout le matériel. ■

**Benoît Carrouée, ProVélo91 et Agnès Laszczyk, Le Nez au Vent à Marolles-en-Brie**

### DES FORMATIONS IMV EN ÎLE-DE-FRANCE

D'une durée de 24h (sur 3 à 4 jours de formation), cette formation est destinée aux bénévoles et salariés d'associations d'usagers du vélo, aux responsables sécurité routière, aux enseignants, aux animateurs du secteur social, aux responsables d'auto-écoles... Le nombre de participants est limité à 12 personnes. Dès qu'un noyau d'au moins 6 personnes manifeste son intérêt, il est possible d'organiser une session à la demande en Île-de-France. Pour toute demande et organisation d'une formation, contacter :

- Collectif Vélo Île-de-France, [contact@velo-iledefrance.fr](mailto:contact@velo-iledefrance.fr)
- Nicolas Dubois à la FUB, [n.dubois@fub.fr](mailto:n.dubois@fub.fr)





## Olivier Schneider : « C'est devenu politiquement incorrect de dire du mal du vélo »

Le plan vélo du gouvernement, le Baromètre des villes cyclables, c'est en grande partie à elle qu'on les doit. La FUB, la Fédération des usagers de la bicyclette dont fait partie MDB, œuvre depuis plusieurs années au développement du vélo en France. Olivier Schneider en est le président depuis 2015. Son objectif aujourd'hui : que le vélo remporte la bataille des municipales.

Propos recueillis par Raphaëlle Ancelin

### Est-ce que la bataille culturelle sur le vélo est gagnée aujourd'hui ?

Elle est en train d'être gagnée. Comme disait Gandhi : « *Au début ils vous ignorent, après ils se moquent de vous, ensuite ils vous combattent et à la fin vous gagnez* ». Le « *ils se moquent de vous* », ça fait très longtemps que c'est fini, et étonnamment on n'a pas eu la phase « *ils vous combattent* ». Là, les rares personnes qui sont vélo-sceptiques se font moquer. Je pense que les débats des municipales 2020 vont nous montrer à quel point les élus et les candidats ont compris ce qu'il se passe. Même si ce sera notre rôle d'association d'être le plus ambitieux possible, il va y avoir bien plus de gens qu'il y a six ans qui vont avoir des débats sérieux sur le vélo, et pas seulement une posture politique. C'est devenu politiquement incorrect de dire du mal du vélo.

### Tu es président de la FUB depuis quatre ans maintenant, comment vois-tu l'évolution du vélo en France depuis ton arrivée ?

On voit une évolution à tous les niveaux, à la fois chez les donneurs d'ordre, les élus, les chefs d'administration et d'entreprises, mais également chez les journalistes. Maintenant, ce sont eux qui viennent nous voir. Si la grève dans les transports en commun avait eu lieu il y a cinq ans, on aurait beaucoup moins parlé du sujet vélo. Un journaliste en région me disait l'autre jour : « *Ça ne me concerne pas trop dans ma ville, mais je vais quand même faire un sujet parce que c'est une bonne raison d'en parler* ». Et ça, je trouve que c'est quelque chose qui témoigne d'un changement de paradigme et d'approche du vélo.

### Mais est-ce qu'il n'y a pas encore une opposition entre le vélo dans les villes et le vélo en zone rurale ?

En réalité, quand on regarde la longueur des déplacements par zone, bien sûr il y a plus de déplacements très courts en ville dense, notamment à Paris ou à Strasbourg, et beaucoup plus de déplacements longs de plus de 20 km en milieu rural. Mais il faut aussi regarder les déplacements intermédiaires autour de 10 km, où le vélo reste pertinent. Et là, qu'on soit en milieu rural ou urbain, ils représentent 25% à 35% des déplacements.

**« Je crois qu'on a réussi à se faire le porte-parole de tout le système vélo »**

Dès qu'on mettra en place un système vélo, notamment des infrastructures et des services en milieu rural, le vélo va décoller. Les résultats au Baromètre des villes cyclables montrent bien qu'il y a une attente en milieu rural. On a eu des villages de 3 000 habitants qui ont dépassé le seuil des 50 réponses. Et on voit bien que la route principale qu'apprécient les cyclistes du dimanche, est aussi l'axe où les habitants aimeraient que leurs enfants puissent rouler pour aller à l'école ou au collège, au lieu de prendre un car qui met une heure.

### La Loi d'orientation des mobilités (LOM) vient d'être définitivement adoptée par le Parlement. Est-ce qu'elle va vraiment changer quelque chose dans la vie des cyclistes ?

Pour la FUB, la mesure la plus emblématique c'était la systématisation de l'apprentissage du vélo à l'école, promise bien avant le plan vélo. Même si la loi n'est pas claire sur l'obligation, il y aura un rapport établi au bout de 18 mois et nous y serons très attentifs. On préfère des obligations plus *soft* mais qui sont respectées, alors que le droit du travail par

© Fédération des Usagers de la Bicyclette



exemple est rempli d'obligations qui ne sont pas suivies.

On aurait préféré par ailleurs que le forfait mobilité durable pour les salariés<sup>1</sup> soit obligatoire, mais je pense surtout qu'il faut convaincre les chefs d'entreprises qu'ils ont tout intérêt à développer le vélo. D'ailleurs, la FUB travaille avec l'Ademe<sup>2</sup> à un label employeur pro-vélo pour guider les employeurs, publics ou privés, dans cet objectif.

### Quelle était la stratégie de lobbying de la FUB sur la LOM ?

On s'est associé avec un maximum d'acteurs, notamment avec le Réseau Action Climat. On a participé à une veille, et par ailleurs on a un cabinet d'avocats qui nous a permis d'être pertinents sur les aspects juridiques et techniques. On a essayé de

<sup>1</sup> Le forfait mobilité durable permettra aux employeurs, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, de prendre en charge les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile-travail effectué à vélo ou en covoiturage (conducteur ou passager) à hauteur de 400€/an.

<sup>2</sup> Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie



Le Brestois Olivier Schneider est président de la FUB depuis 2015.

jouer le rôle de chef d'orchestre entre des députés qu'on a essayé de convaincre, et les cabinets ministériels pour leur dire que les objectifs du plan vélo étaient intéressants mais que si la LOM n'était pas ambitieuse, ils ne seraient pas atteints.

On a rédigé des amendements mais on ne voulait pas faire du lobbying de l'ombre, comme les lobbies industriels, et ça nous a donné une crédibilité. Même si c'est un exercice d'équilibriste très compliqué, je crois qu'on a réussi à se faire le porte-parole de tout le système vélo. Beaucoup de députés nous ont dit en commission que le vélo était le sujet qui était le plus ressorti dans leur circonscription. C'est aussi ce qui nous a rendu crédibles.

**En parallèle de la LOM, il y a aussi eu le plan mobilités actives dont l'objectif est de résorber les plus grandes discontinuités cyclables. À l'issue de la première phase d'appel à projets, quel bilan peut-on en tirer ?**

C'est très positif : avec 151 lauréats et 43 millions d'euros engagés, jamais l'État n'a mis autant d'argent dans le vélo. Il est renouvelé cette année en insistant sur des grosses discontinuités cyclables. L'État compte sur nos associations pour propo-

ser, en se basant sur la carte des points noirs issue du Baromètre, aux futurs élus des projets d'envergure.

La FUB va participer, comme elle l'a fait sur le guide « Plan vélo mode d'emploi », à conseiller les collectivités sur les différentes aides possibles en fonction du projet. On va essayer d'apporter une expertise technique, mais aussi des conseils sur le financement. L'appel à projets de l'Ademe qui permet de financer des schémas vélo est celui qui a reçu le plus de candidatures dans toute l'histoire de l'Ademe. Il y a une attente extraordinaire des collectivités. Mais on a un problème de compétences, les bureaux d'études ne sont pas forcément spécialisés, et quand il faut accompagner 500 communes en même temps, c'est compliqué. Notre rôle sera d'aider à prioriser à l'aide de la cartographie et de flécher les possibilités de financement.

**Le Baromètre des villes cyclables organisé par la FUB a connu une belle progression en termes de participation, avec 185 000 réponses cette année contre 113 000 en 2017. Quelles sont les grandes tendances qui se dessinent ?**

Un point important, c'est que le classement est assez homogène finalement. On

avait peur que les premiers de chaque catégorie dépassent de très loin les autres, mais ce n'est pas le cas. Pour moi, le signal le plus intéressant, c'est que des toutes petites villes se saisissent du Baromètre, même des villes où il n'y a pas d'associations FUB. Typiquement Lavaur dans le Tarn, avec les deux mamans qui ont fait leur vidéo « *Je veux des pistes cyclables* », il y avait eu deux réponses il y a deux ans et 110 cette année. Le Baromètre montre que l'envie de faire du vélo est importante partout, et pas uniquement là où il y a déjà des pistes cyclables. À Strasbourg, Grenoble, il y a une envie de continuer. Là où il n'y a rien, il y a une envie de commencer.

### Quelle est la suite du Baromètre ?

Ce sont les municipales. On a lancé l'interface *municipales2020-parlons-vélo.fr* qui permet, même à des petits collectifs, d'être outillés pour interpeller les candidats et se baser sur l'expertise nationale. Mais aussi de nous faire des retours sur les questions qui sont acceptées ou qui ne sont pas comprises. Notre Assemblée générale à Reims début mai va permettre une introspection sur nous, notre réseau, nos relations. Car maintenant, il faut qu'on travaille à déployer ensemble des plans vélo régionaux, locaux. Une

**« De toutes petites villes se saisissent aussi du Baromètre »**

fois qu'on aura gagné l'engagement des municipales en mars, le but sera de réaliser ces engagements et de monter en expertise. Il faut monter en compétence sur le fond mais aussi sur la façon d'animer un plan vélo. C'est ce qu'on fait avec des vidéos, de la facilitation visuelle, de la co-construction. C'est quelque chose qu'on va essayer de développer dans le réseau : des méthodes d'intelligence collective pour travailler avec tout le monde : élus, techniciens, employeurs, représentants d'associations...

### Donc la montée en compétence, c'est le prochain chantier du vélo en France ?

C'est une professionnalisation oui, au sens de faire les choses bien et de faire sens au niveau de notre grande communauté. Cette professionnalisation qu'on a déjà réussi à faire au niveau national, il faut la décliner au niveau local. Il faut trouver des alliés au niveau local, retourner les employeurs de sceptiques à enthousiastes, convaincre les associations de commerçants que les pistes cyclables sont intéressantes plutôt que du stationnement voiture. ■





# Le RER V, un réseau vélo pour l'Île-de-France

Comment faire du vélo une alternative crédible aux bouchons et aux transports en commun de plus en plus saturés en Île-de-France ? Le Collectif Vélo Île-de-France, dont fait partie MDB, a une solution : le RER V. Neuf lignes qui forment un réseau express vélo pour des déplacements efficaces, sécurisés et confortables.

*Par le Collectif Vélo Île-de-France*

Chaque jour, des millions de Franciliens parcourent l'Île-de-France à bord du RER. Ses cinq lignes forment un réseau régional complet et cohérent permettant des déplacements rapides dans toute la région. Si cela fonctionne pour les transports en commun, pourquoi pas pour le vélo ? Les cyclistes ont eux aussi besoin d'infrastructures de qualité connectées les unes aux autres. Un tel réseau n'existe pas aujourd'hui dans notre région. Se déplacer à vélo relève encore du parcours du combattant, faute d'aménagements. Les 33 associations du Collectif Vélo Île-de-France, dont MDB et toutes ses antennes locales, appellent les élus franciliens à construire un RER V, un réseau express régional vélo. Ses neuf lignes cyclables reliant les grands pôles d'activités régionaux permettront, demain, à toutes et tous de se déplacer à vélo en sécurité et avec efficacité.

## Le RER V, un besoin pour les Franciliens

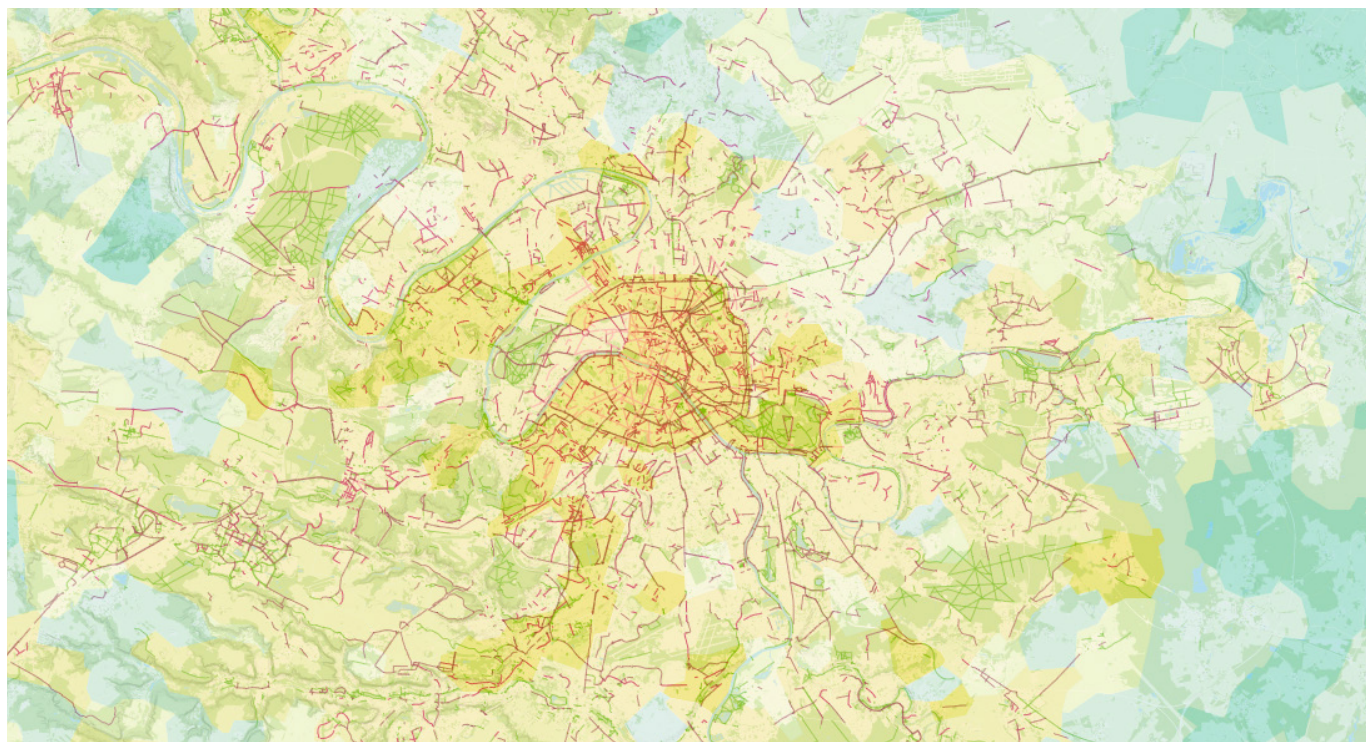
Le projet de RER V est né d'un double constat. Celui tout d'abord d'une demande qui explose, avec des Franciliens toujours plus nombreux à vouloir se déplacer à vélo. Selon les derniers chiffres de l'Enquête globale transport menée par Île-de-France Mobilités (IDFM), les déplacements à vélo ont augmenté de 30% entre 2010 et 2018. De même, le nombre de répondants au Baromètre des villes cyclables de la FUB a été multiplié par deux entre 2017 et 2019, avec plus de 31 000 réponses pour l'Île-de-France.

Le RER V répond aussi à un besoin. Devant des routes congestionnées, des transports en commun de plus en plus saturés et des liaisons inter-banlieues compliquées, il est urgent d'offrir aux habitants de la région une alternative de déplacement efficace et agréable. Le

vélo peut être cette solution, à une condition : le rendre accessible à toutes et tous.

Car faire du vélo aujourd'hui en Île-de-France reste compliqué. Il existe des aménagements cyclables, et parfois même de très bons, mais ils sont dispersés sur la carte de la région tels des confettis. Une piste par-ci, une bande ou une voie de bus par-là, entrecoupées de départementales intimidantes ou de carrefours sans protections. Nous sommes très loin de l'idée que l'on se fait d'un réseau de transports. Imagine-t-on demander à un passager de descendre du tramway pour marcher 300 m au milieu des voitures, traverser un rond-point dangereux pour ensuite continuer son trajet à bord de la même ligne de tram ?

## Aujourd'hui, une offre de pistes « en confettis » (en rouge)



Face à ce besoin et pour permettre à tous les Franciliens de se mettre au vélo, le Collectif Vélo Île-de-France porte le projet d'un RER V, à l'image du RER pour les transports en commun. Il s'agit d'un réseau régional de voies cyclables continues, qui permettent des déplacements à vélo quotidiens sécurisés, efficaces et confortables entre les grands pôles d'activités de notre région.

D'autres métropoles ont déjà fait ce choix. Londres développe depuis plusieurs années ses *Cycle Superhighways*, des « autoroutes à vélo » qui, là où elles ont été mises en place, ont permis en très peu de temps une augmentation de plus de 50 % du nombre de cyclistes. Plus près de nous, Grenoble, Strasbourg ou encore Paris ont mis en place leur réseau express vélo. Le résultat dépasse déjà

toutes les attentes : la pratique du vélo explose, et ce n'est qu'un début. À Grenoble, le nombre de déplacements à vélo a progressé de 30 % depuis 2009, alors qu'à Paris les nouveaux aménagements du REVe ont été capables d'accueillir deux à trois fois plus de cyclistes que le reste de l'année lors des grèves dans les transports en commun en décembre 2019.



© Grenoble-Alpes Métropole

Grenoble a déjà son réseau express vélo, le Chronovélo.

## UN AN DE TRAVAIL ASSOCIATIF

Le RER V est parti d'une feuille blanche. En mars 2019, une dizaine de bénévoles du Collectif Vélo Île-de-France se réunissent avec leur connaissance du terrain et leurs feutres pour tracer quelques grandes lignes sur une carte. Ce premier jet doit être complété. Le Collectif lance alors un appel à contribution au sein de son réseau de 4 000 adhérents. Qui mieux en effet que les 33 associations de terrain qui composent le Collectif pour identifier les aménagements existants et ceux à construire ? Les messages se multiplient, chacun y va de sa proposition.

Après plusieurs mois de travail, il faut trancher entre toutes les contributions. Ce sont finalement neuf grandes lignes qui sont retenues : cinq radiales (A, B, C, D, E), deux voies le long de la Seine et de la Marne (S et M) et deux circulaires (PC et GC). Elles sont à la fois ambitieuses et réalistes. Le Collectif a en effet veillé à ce qu'elles recoupent autant que possible les aménagements cyclables existants ou projetés par les collectivités. Le RER V comprend ainsi déjà 45% d'aménagements cyclables sécurisés (pistes ou voies vertes), dont une partie peut d'ores et déjà être intégrée à un réseau sécurisé, confortable et efficace. Le 7 décembre 2019, les 33 associations du Collectif Vélo Île-de-France votent à l'unanimité les tracés définitifs du RER V.

## LE RER V EN CHIFFRES

**9** lignes cyclables larges, continues, confortables et sécurisées à travers l'Île-de-France

**650 km** d'itinéraires vélo, dont 200 km le long des voies d'eau

**500 MILLIONS D'EUROS** de budget, soit à peine 2% du coût du Grand Paris Express

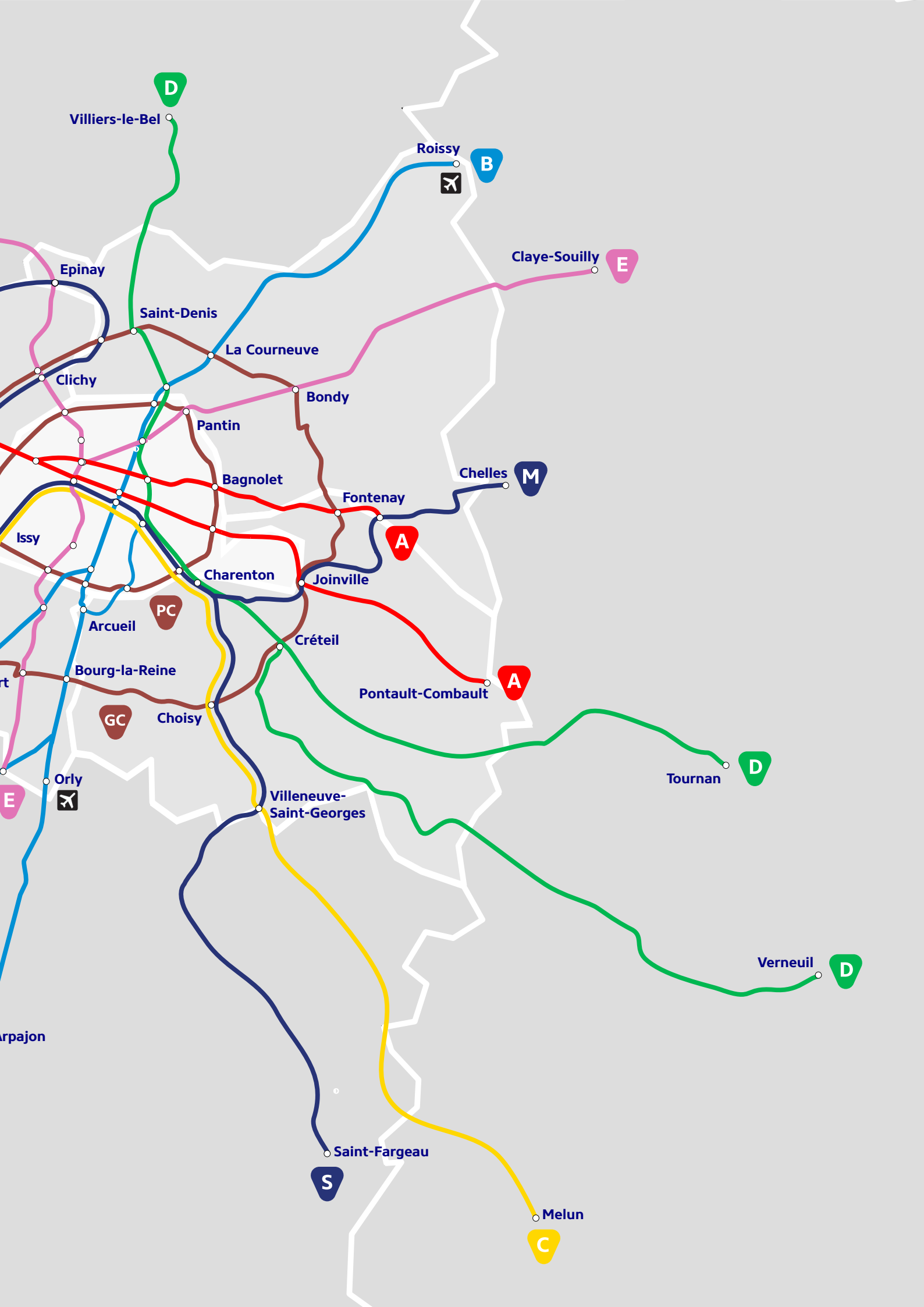
Un réseau qui comprend déjà **45%** d'aménagements cyclables sécurisés (pistes et voies vertes)





RER V









# LE RER V, ÇA RESSEMBLE À QUOI ?

Le RER V est plus qu'un réseau de simples pistes cyclables. Pour permettre des déplacements véritablement efficaces et sécurisés, il doit répondre à quatre grands principes.

## La continuité

Le RER V ne s'interrompt pas à chaque pont ou à chaque intersection. Le cycliste bénéficie en permanence d'une infrastructure cyclable de qualité.

## L'efficacité

Le RER V emprunte l'itinéraire le plus direct et le plus évident entre deux points. Il garantit également au cycliste un déplacement à vitesse constante en limitant le relief et en favorisant la priorité aux intersections. La qualité du revêtement a aussi un impact sur l'efficacité : le vélo roule plus confortablement sur un enrobé lisse que sur un sable stabilisé qui se dégrade avec la pluie et le froid.

## La haute capacité

Les lignes du RER V doivent être dimensionnées pour accueillir un grand nombre de cyclistes. Elles doivent permettre de rouler à deux de front, et de doubler en toute sécurité.

## Le jalonnement

Comme un automobiliste ou un usager des transports en commun, le cycliste qui roule sur le RER V doit savoir où il se trouve et vers où il se dirige. Cela implique de mettre en place des panneaux avec des indications de lieu et de temps, ainsi qu'une signalisation au sol qui rend le RER V identifiable par tous.

Ces grands principes sont déclinables en différents types d'infrastructures cyclables selon les situations. Le RER V peut prendre quatre formes.



**Piste cyclable  
unidirectionnelle**

Dès lors que l'axe à équiper bénéficie d'une vie locale de chaque côté de la rue (commerces, habitations, services), le modèle à privilégier est une piste unidirectionnelle de chaque côté. Ces pistes sont larges de 2,50 m idéalement, 2,20 m au moins, et séparées des piétons et le plus largement possible de la circulation automobile. La piste est à gauche du trottoir, et à droite du stationnement.



**Piste cyclable  
bidirectionnelle**

En absence de vie locale le long de l'axe à aménager, ou le long d'une coupure urbaine (cours d'eau, voie rapide, etc.), une piste cyclable bidirectionnelle peut être envisagée. Celle-ci est large de 4,00 m et séparée des piétons et le plus largement possible du trafic motorisé. Elle reste du même côté de la chaussée aussi longtemps que possible. C'est la configuration que l'on retrouve sur le Réseau express vélo parisien rue de Rivoli ou sur les quais rive gauche.



**Voie verte**

En zone peu dense, et là où les piétons sont peu nombreux, le RER V peut emprunter les voies vertes partagées avec les promeneurs. Il s'agit d'un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. La voie verte peut emprunter des chemins de halage le long des cours d'eau, des routes forestières ou encore des voies ferrées désaffectées.



### Vélorue

Il n'y a pas toujours la place de créer sur les grands axes des aménagements cyclables séparés des voitures et des piétons. Dans ce cas, le RER V peut passer par de petites rues parallèles, mais à la condition que la circulation automobile soit réduite au strict minimum grâce à un travail sur le plan de circulation. Les cyclistes doivent pouvoir s'approprier la chaussée sans stress, et bénéficier de la priorité aux intersections avec les rues transversales. C'est en quelque sorte une grande piste cyclable où l'automobiliste ponctuel est toléré. La vélorue est en double sens pour les cyclistes.

## AUX COLLECTIVITÉS DE SE SAISIR DU RER V

Le Collectif Vélo Île-de-France a dessiné le RER V, c'est maintenant aux collectivités de s'en saisir et de le réaliser. Pour qu'un tel projet voie le jour, l'engagement politique et financier de tous est nécessaire : Région, Île-de-France Mobilités, la Métropole du Grand Paris, les départements, les établissements publics territoriaux, les intercommunalités et les communes. Il est temps de dépasser le millefeuille administratif francilien comme cela a été fait pour les grandes infrastructures routières et de transports en commun. Le Collectif est prêt à accompagner toutes les collectivités volontaires pour la réalisation du RER V.

Faire le choix du RER V, c'est offrir une nouvelle solution de mobilité aux Franciliens. C'est dire aux automobilistes qu'abandonner leur voiture pour un mode de déplacement plus efficace et moins polluant est possible. C'est désengorger progressivement les transports en commun en transformant des passagers en cyclistes. C'est enfin faire de l'Île-de-France la grande métropole cyclable qu'elle mérite d'être, et que les habitants appellent de leurs vœux. ■

## À PROPOS DU COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE



Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble 33 associations vélo, dans plus de 80 communes représentant 4 000 adhérents. Il a

pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confor-

table et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau.

Les associations membres du Collectif sont :

#### Île-de-France :

Mieux se Déplacer à Bicyclette  
Paris en Selle

#### Seine-et-Marne :

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

#### Yvelines :

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

#### Essonne :

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

#### Hauts-de-Seine :

Cyclonade Suresnes  
Collectif Vélo Paris Ouest La Défense  
Dynamo Malakoff  
FARàVélo  
Les Dérailleurs de Clamart  
BicyclAide  
Rueil à Vélo  
La Rustine de Nanterre  
Vélo Piéton Châtillon

#### Seine-Saint-Denis :

Atelier Solidaire de Saint-Ouen  
Collectif Vélo Aubervilliers  
RosnyCyclettes

#### Val-de-Marne :

Fontenay Vélo  
La Cour Cyclette  
Le Nez au Vent  
Partage Ta Rue 94  
Place au Vélo Saint-Maur  
Vélo Club de la région de Mandres  
Vincennes à Vélo

#### Val-d'Oise :

Allez-y à Vélo





## Boucle en Essonne

À la découverte des voies vertes des vallées de l'Yvette, de l'Orge et du plateau du Hurepoix. Balade organisée le dimanche 15 septembre 2019 par l'antenne MDB de Massy et l'AF3V Île-de-France, à l'occasion des journées nationales des véloroutes et voies vertes.

Par Yves Feiereisen

**L**e rendez-vous est fixé devant la gare de Massy TGV, à 10h. L'esplanade de la gare est assez grande pour nous accueillir, une vingtaine de cyclistes, devant le garage à vélo expérimental mais pas encore sécurisé : il vient juste d'être installé et il est gratuit. Nous quittons Massy en traversant la gare routière plutôt qu'en utilisant la piste cyclable qui zigzague sur trottoir (c'est tranquille le dimanche matin) et suivons un petit bout de l'D35 - itinéraire départemental de l'Essonne qui mène au Christ-de-Saclay - pour traverser l'échangeur autoroutier A6/A10. Nous en sortons à Palaiseau pour descendre vers la vallée de l'Yvette.

### Du street art dans le tunnel de la Boële

Nous longeons l'Yvette sur un chemin de halage et passons dans le tunnel de la Boële sous l'A10 et la ligne TGV. Ce tunnel était prévu pour une autoroute qui n'a jamais été construite, l'endroit est lumineux et les murs sont connus comme

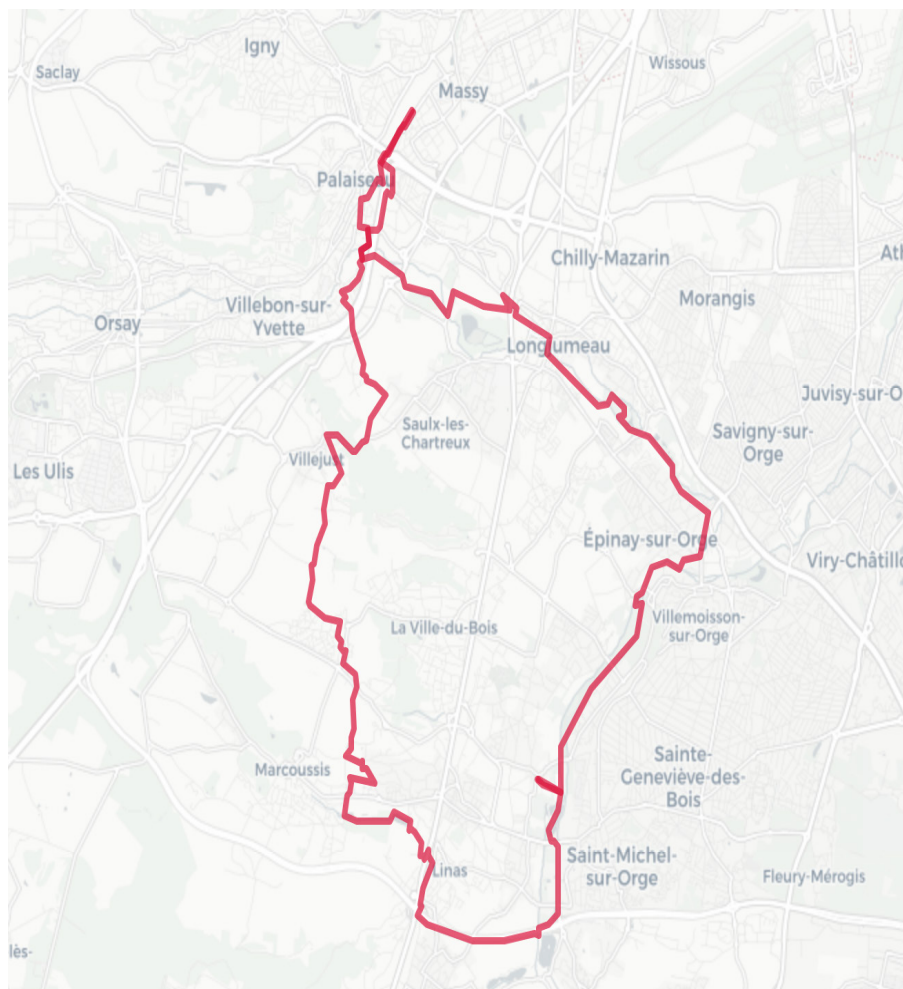
un site de *street art*. Nous traversons ensuite une départementale embouteillée sur la route du centre commercial emblématique de « la France moche » selon Télérama en 2010.

À Saulx-les-Chartreux, à proximité de l'étang, nous voyons des chasseurs armés sur le bas-côté. La chasse (aux cyclistes ?) est ouverte. La vue est dégagée, le site magnifique, mais nous n'en profitons pas vraiment, nous sommes sur la trajectoire des avions arrivant à Orly ! Nous traversons la ville de Longjumeau sans aménagement cyclable ou presque,

pour en sortir à travers le parc de Gravi-gny-Balizy. Ensuite, nous retrouvons le bord de l'Yvette sur un chemin forestier accidenté mais qu'on peut parcourir avec un VTC. Des doubles-sens cyclables nous amènent de la gare des Petits Vaux à celle d'Épinay-sur-Orge où certains participants ont choisi de commencer la balade (20 minutes de Paris en RER C).

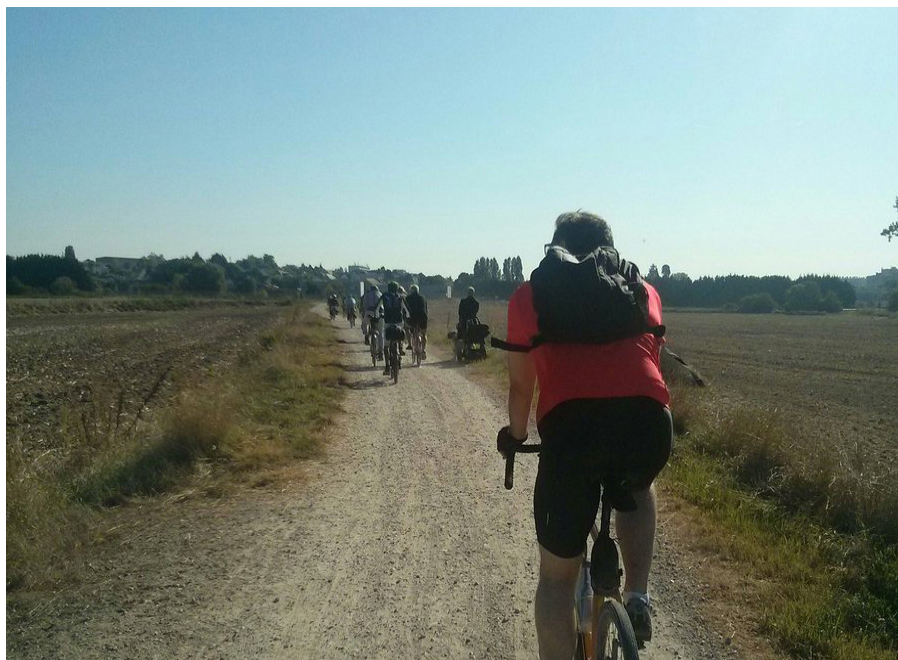
### La promenade de l'Orge

Entre Épinay et Sainte-Geneviève-des-Bois, les 2 km qui manquaient à la promenade de l'Orge viennent d'être



## INFOS PRATIQUES

- **Itinéraire global** : 42 km
- **Dénivelé** : 380 m (niveau intermédiaire)
- **Type** : VTC, route et chemin
- **L'itinéraire de Massy à Longpont par les vallées de l'Yvette et de l'Orge** : <https://www.openrunner.com/r/10514506>
- **L'itinéraire de Longpont à Massy par le plateau du Hurepoix** : <https://www.openrunner.com/r/10518290>



Marcoussis par des routes très tranquilles réservées aux riverains, avec parfois une pente à 15 %.

Un ensemble de petites routes à faible circulation nous amène à Nozay sur le plateau du Hurepoix, puis une piste cyclable à Villejust. Nous redescendons directement vers l'Yvette par la départementale et la plaine maraîchère de Saulx-les-Chartreux, au milieu des champs de poireaux et autres persils en cette saison.

En suivant les bords de l'Yvette, nous revenons à l'endroit où nous étions à la limite de Palaiseau et de Villebon. Pour la remontée vers Massy, nous empruntons des rues de la zone d'activité Gutenberg, ainsi que des rues d'un quartier résidentiel, une passerelle sur l'A10 nous ramène à l'ID35 là où nous l'avons quitté. ■

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

aménagés en 2019 : un couloir vert et sauvage traverse l'hôpital psychiatrique du Perray-Vaclubse. Nous suivons l'Orge jusqu'à Longpont-sur-Orge, et sa basilique de Notre-Dame-de-Bonne-Garde, lieu de pèlerinage régional. La première abbaye a été construite ici en 1300, et peuplée par les moines de Cluny, il ne reste rien de cette époque. Le portail est la principale richesse architecturale de la basilique. En l'admirant, nous voyons une boulangerie sur la place de la basilique, juste en face, ça tombe bien, l'heure du pique-nique approche. En contrebas, au bord de l'Orge, il y a des points d'eau très utiles, des étendues herbeuses, de l'ombre, une vue sur la basilique, un endroit idéal pour pique-niquer.

Nous continuons à remonter l'Orge jusqu'à Saint-Michel-sur-Orge. La piste cyclable de l'Orge nous amène naturellement sur celle de la Francilienne (A104), qui remonte doucement (mais un peu bruyamment) sur le plateau du Hurepoix. La piste se termine sur un accotement en stabilisé cyclable de plus en plus envahi par la végétation qui nous amène par un passage piéton sous un échangeur A6/A10 au pied du château d'eau de Linas.

### Le chemin de la Salmouille

Nous descendons jusqu'au centre de Linas. Il est possible de rejoindre, à vue, la ville ancienne de Montlhéry et sa tour millénaire - un reste du château - qui

se visite. Le panorama est paraît-il très large. À Linas, nous passons sous la N20 et de l'autre côté, nous rejoignons une piste cyclable puis un chemin forestier qui longe la Salmouille, une petite rivière qui sort souvent de son lit, comme son nom l'indique. Pour quitter la vallée de la Salmouille, plutôt que les départementales non aménagées et leur pente douce (la dénommée côte de l'Escargot est appréciée des cyclistes à l'entraînement), nous choisissons d'attaquer le coteau de



© Daniele Nguyen Duc Long





## Et si on déménageait à Berlin, à vélo ?

Un changement de vie et un départ vers de nouveaux horizons à deux et à vélo. Carton plein assuré ! Morgane et Pierre ont vécu un déménagement tout en douceur entre Lyon et Berlin, à travers la France, la Belgique, les Pays-Bas et le Danemark.

Par Morgane et Pierre

Pierre et moi étions ensemble depuis à peine plus de six mois lorsque je lui ai annoncé vouloir vivre à l'étranger. Sa réponse, alors que nous ne vivions même pas ensemble, a été « *ok, je te suis, mais on y va à vélo* ». Notre choix s'est arrêté sur Berlin, et on a décidé de profiter du voyage pour visiter une partie de l'Europe.

Les préparatifs ont été remplis d'émotions et de choix. Nous devions nous débarrasser de nos affaires « inutiles », choisir ce que nous emmenions avec nous, déposer des cartons chez la mère de Pierre et des amis, et préparer des sacs à nous faire envoyer lorsque nous arriverions. Se séparer de ce que l'on emmagasine depuis des années « au cas où » ou parce que « ça me rappelle telle chose », c'est comme enlever un pansement : faut le faire vite, mais une fois que c'est fait, on est soulagé.

C'est le 18 juillet que nous prenons nos vélos, nos affaires, et quelques copains pour quitter Lyon. Le temps de maîtrise des vélos est assez rapide, bien que laborieux au début : Pierre a un total de 45 kg, moi 35. Dans nos sacoches se trouvent des affaires pour pédaler par tous les temps, de quoi dormir en tente, une trousse de couture, des vêtements de ville (pour notre arrivée à Berlin), de quoi réparer les vélos, un trépied, une canne à pêche (qui n'aura JAMAIS servi), un

ukulélé, une trousse de secours et de toilette, et tout le matériel pour cuisiner.

Dès le deuxième jour, une mauvaise nouvelle : ma potence de guidon est vraiment trop instable. Mon vélo a été acheté d'occasion il y a des années, nous l'avons retapé, amélioré et repeint, mais malheureusement il n'est pas prêt à supporter autant de poids. Nous prenons la décision de nous arrêter acheter un vélo, on finit par désosser mon ancien sur le parking du magasin, et rééquiper le nouveau. Le voyage commence plutôt mal.

Au quatrième jour, nous ne sommes finalement plus que tous les deux, après de multiples au revoir aux copains, en direction de la Loire à vélo. Et quelle agréable surprise !

### Visiter ou dormir, il faut choisir

Arrivés à Nevers, nous empruntons la fameuse véloroute. Isolés des voitures, le long de canaux, c'est vraiment agréable. Seul bémol : l'absence de points d'eau. Les maisons sont rares, les cimetières aussi, et il n'y a pas de fontaine. En période de canicule, c'est un peu compliqué parfois. Nous arrivons à notre première étape après une semaine de périple : Orléans. Deux jours entiers à dormir et manger, on se dit qu'elle a l'air d'une jolie ville, mais on est bien trop fatigué pour la visiter... Nous nous

mettons d'accord pour dormir une fois par semaine environ dans un hôtel ou un Airbnb, histoire d'avoir du confort, un lit et une cuisine. Et ce n'est pas du luxe !

Puis, nous continuons le long des châteaux de la Loire, très familial et vraiment agréable. Nous croisons beaucoup de châteaux et de jolis vignobles. Les campings tout au long sont un vrai atout, les paysages sont magnifiques, la France est pleine de surprises !

Nous faisons de belles rencontres, notamment un groupe de quatre Angevins fort sympathiques qui nous invitent à faire une étape chez eux : lit, draps, piscine, douche, barbecue et bonne compagnie.

Nous reprenons nos deux roues pour rejoindre les côtes du nord de la France. Alors là, les vélos ne font pas vraiment parti du paysage. Aucune piste cyclable, des routes de campagnes dans lesquelles les voitures roulent vite et nous frôlent. Nous prenons la décision de prendre plusieurs portions de train, entre Le Havre et Dieppe notamment.

Les côtes normandes vallonnées sont magnifiques et très sauvages. Les soirées au bord de la mer, à pic-niquer les pieds dans l'eau, un bon bouquin à la main, sont inestimables.

### Bienvenue au pays du vélo

Ce n'est qu'une fois en Belgique que nous comprenons le retard de la France : ici, on trouve des pistes cyclables parallèles à toutes les voies de voitures, des panneaux de signalisation, des feux et des marquages au sol. Le vélo est un moyen de transport à part entière, au même titre que les voitures. Avec nos montures bien chargées, nous y sommes les rois de la route. Petite étape à Bruges pour goûter son chocolat, ses gaufres et ses bières.

Nous traversons notre deuxième frontière mi-août : les Pays-Bas. Merci aux Hollandais pour leur hospitalité, leur bienveillance, leurs pistes cyclables, l'absence de dénivelé et leurs « mi-





en plus, ça correspond pile avec la date de retour du Japon de Moritz. On a une bonne étoile.

Nous quittons Copenhague et empruntons l'eurovélo 7 pour rejoindre Berlin. Agréable, sauvage, isolée, la fin du voyage est vraiment magnifique au milieu des lacs et des forêts. Nous arrivons enfin à Berlin le 24 septembre, partagés entre notre hâte d'emménager et notre nostalgie de la fin du voyage. Mais il commence à faire très froid (environ 5°C la nuit) et on a bien envie de retrouver le sentiment d'avoir un « chez-nous ».

Nous nous faisons envoyer cinq cartons par colis une semaine plus tard. Ça fait du bien au moral de retrouver nos affaires, des souvenirs et des vêtements chauds. Voilà trois mois que nous sommes à Berlin, à reconstruire des repères dans une ville inconnue, avec une langue étrangère, après deux mois de vie nomade. Nous construisons notre nouveau chez nous.

Ce qu'on ferait autrement si c'était à refaire :

- Une seule tenue de ville : il y a des magasins de seconde main qui font bien l'affaire
- Avoir un vrai vélo de voyage (un plateau et neuf vitesses pour 3 000 km, c'est pas terrible), et changer de vélo au jour 2, c'est pas cool
- Partir moins chargés de façon générale : pas de canne à pêche, pas de ukulélé...
- Partir plus tôt dans l'année car fin septembre, il commence à faire froid
- Prévoir moins de kilomètres par jour sur l'itinéraire estimé : on fait toujours plus au final. ■

*Le site de Morgane et Pierre : [www.amisduvelo.fr](http://www.amisduvelo.fr)*

ni-campings ». Car là-bas, on peut dormir dans des campings à la ferme, c'est plus convivial, moins cher et authentique.

Évidemment, nous nous arrêtons dans la capitale. Vu le nombre de vols de vélos à Amsterdam, nous nous assurons de repartir avec nos maisons ambulantes en mettant nos vélos dans la minuscule chambre de l'auberge de jeunesse. Après trois jours de repos et de visite, direction l'Est. Nous franchissons la barre des 2 000 kilomètres en même temps que la frontière allemande.

En parallèle, nous commençons à chercher des appartements sur internet quand nous avons des moments de creux... Il nous faut un toit en arrivant ! Par chance, Pierre a rencontré, lors d'un précédent voyage à vélo entre Bâle et Strasbourg, une amie d'un ami qui connaissait quelqu'un qui vivait à Berlin : Moritz. Il part au Japon trois semaines, à partir du 25 septembre, et se propose gentiment de nous prêter son appart si besoin, bien qu'on ne l'ait jamais rencontré. Un poids en moins, on est soulagés !

Nous rejoignons Hambourg début septembre (y faire à tout prix le musée des miniatures) en train. On est maintenant fin août, et il faut qu'on arrive à Berlin avant le 25 septembre et le planning est serré. Nous reprenons le train jusqu'à la frontière danoise. Et là, belle surprise : pas de camping (où des très chers), mais des aires de bivouac gratuites ou presque.

### L'expérience de la vie sauvage

Cela implique une toute autre organisation, notamment pour l'eau, car il n'y

a pas forcément de points d'accès dans les aires gratuites. Et les douches sont encore plus rares. Je ne vous fais pas de dessin, mais humidité + pas de douche + vélo tous les jours, c'est pas un joli mélange. À savoir : il y a des toilettes dans tous les cimetières, qui sont au pied des églises.

La pluie nous accompagne tout le long du Danemark, mais on fait avec, ce sont les aléas du voyage à vélo ! Nous passons d'îles en îles par les ferries, croisant très peu de monde. Nous continuons à chercher un appartement, et après plusieurs prises de contact, une personne nous propose un entretien skype. Notre histoire de voyage à vélo intéresse, elle inspire confiance. Nous nous donnons rendez-vous début septembre, lorsque nous serons à Copenhague.

Nous arrivons quelques jours plus tard dans la capitale danoise. Nous faisons notre skype avec Jana, la locataire de l'appartement. Le feeling est là, notre aventure la fait sourire, elle quittera son logement le 18 octobre : on le prend. Et







## Grève dans les transports : le retour en force du vélo

La grève dans les transports en commun entamée le 5 décembre a propulsé le vélo en Une des médias. Locaux ou nationaux, ils ont tous fait part de la hausse du nombre de cyclistes à Paris et en Île-de-France et de l'engouement pour les nouvelles pistes cyclables parisiennes.

Par Abel Guggenheim

Parmi les actions visant à augmenter le nombre de cyclistes dans une ville, l'expérience montre que trois sont plus efficaces que les autres : l'installation d'un système de vélos en libre-service, la construction d'aménagements cyclables et une grève des transports publics. La première, fusil à un coup utilisé à Paris en 2007, se remet difficilement d'un accident de parcours. Nous n'en parlerons pas ici. Les deux autres ont été éprouvées avec succès ces derniers temps à Paris.

La Maire de Paris, Anne Hidalgo, explique dans *Le Point* du 4 janvier 2020 : « C'est vrai qu'il y a eu une coïncidence très heureuse entre la livraison de toutes nos pistes cyclables et le début de cette grève qui a permis d'emprunter ces pistes. Et on voit bien à quel point elles sont aujourd'hui plébiscitées. Même si elles l'étaient avant la grève puisqu'il y a eu 54 % de plus d'usage du vélo à Paris en un an avant la grève. »

### Une petite révolution du vélo

Deux semaines avant, le 20 décembre 2019, le même hebdo publiait plusieurs témoignages d'électeurs déclarant leur intention de voter pour la première fois pour elle. Les lecteurs de *Roue Libre* s'amuseront du lyrisme de ces convertis de fraîche date, comme cette collaboratrice d'un homme politique de droite : « En fait, ce que fait Hidalgo est génial. Je me suis mise au vélo. Tu circules bien et partout. Souvent à l'abri des voitures. Tu vas voir qu'elle va être réélue rien que sur ses pistes cyclables... »

Le 27 novembre 2019, reprenant les comptages de la mairie de Paris entre septembre 2018 et septembre 2019, *Le Parisien* titre : « Le nombre de cyclistes bondit de 54% en un an à Paris » et note que c'est aussi la tendance en Île-de-France. L'article est illustré par la photo d'une file continue de cyclistes à la

queue leu leu sur la piste bidirectionnelle proche de la Maison de la Radio.

Le 26 décembre, France Culture reçoit Adrien Lelièvre, journaliste aux *Échos* : « Rue de Rivoli, un compteur de cyclistes recense les cyclistes qui passent chaque jour. Et depuis le début de la grève, il n'est pas rare que 9 000 cyclistes empruntent la rue de Rivoli, ce qui était totalement inimaginable il y a quelques mois. »

### Succès pour les infrastructures cyclables

Anne Hidalgo a investi massivement dans les infrastructures cyclables, et la grève permet de démontrer que quand des infrastructures existent, elles sont massivement empruntées. Et ce qui se passe à Paris se passe dans d'autres villes. Alain Juppé, quand il était maire de Bordeaux, a beaucoup investi dans le vélo, et Bordeaux est désormais une des villes les plus cyclables de France. Grenoble a fait exactement la même chose et la pratique du vélo a explosé.

Tout le monde ne voit pas cette évolution d'un bon œil : *Le Parisien* du 11 décembre relaie aussi la suggestion d'un ancien élu du Val-de-Marne de « rouvrir les voies sur berge à Paris afin d'aider à réduire les bouchons liés à la grève des transports ». Mais comme un clin d'œil, à la version internet de l'article est jointe une vidéo montrant de nombreux cyclistes empruntant la voie rive droite près des Tuileries, avec des témoignages de cyclistes, tous souriants.

C'est bien là la vraie question : combien de ces néo-cyclistes vont continuer le vélo ? Le Bilan annuel des déplacements à Paris donne une réponse : 2003, année d'une longue grève au printemps, a vu une augmentation de 31% du nombre de cyclistes par rapport à 2002, et la courbe n'a pas baissé ensuite. Un article sur le site de France Bleu, relatant la bourse aux vélos organisée par notre association le 30 novembre 2019, peu avant le début de la grève, donne un espoir. La journaliste a recueilli le témoignage de Lionel, venu vendre deux vélos : « J'ai commencé le vélo pendant la grève de 95. » ■



À Paris, la piste sur les quais rive gauche a été très appréciée pendant la grève.

### AGENDA

**21 mars**

#### Assemblée Générale de MDB

🕒 Le samedi de 10h à 15h

📍 Maison des associations  
11 rue caillaux, 75013 Paris

**7 juin**

#### La Convergence Francilienne

🕒 Le dimanche toute la journée

📍 Dans toute l'Île-de-France

Toutes les informations (parcours et horaires) sur notre site [www.mdb-idf.org](http://www.mdb-idf.org)

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

Crédit photo de Une : Stein van Oosteren

Impression :

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

Merci aux contributeurs et contributrices : André Estévez-Torres, Béchir Kéchiche, Grégoire Pillot, Nicolas Denos, Benoit Carrouée, Agnès Laszczyk, Raphaëlle Ancelin, Yves Feiereisen, Morgane, Pierre, Abel Guggenheim.

### New-York : un plan vélo pour « briser la culture de la voiture »

Par Raphaëlle Ancelin



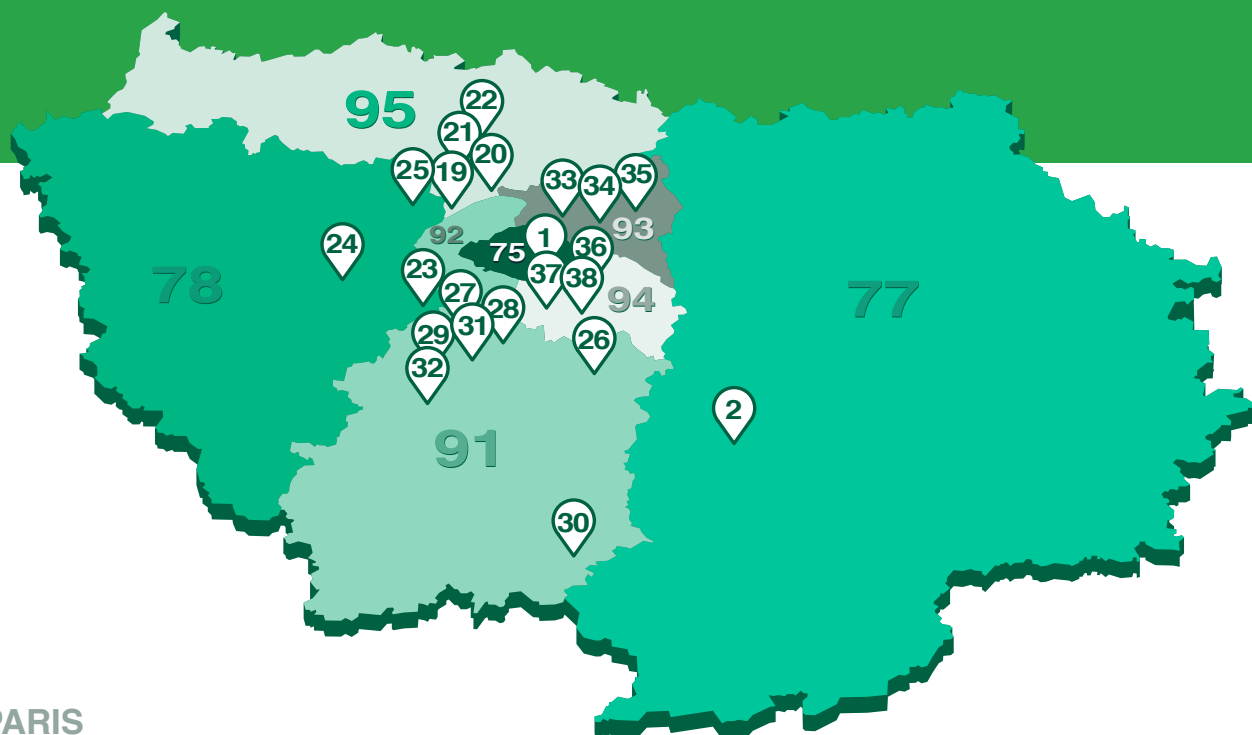
New York prévoit de créer 400 km de pistes cyclables.

La ville de New-York a décidé d'employer les grands moyens pour améliorer la sécurité des cyclistes et « briser la culture de la voiture ». Il faut dire que 25 cyclistes sont décédés en 2019, un chiffre jamais atteint depuis 20 ans. Le *city council* a donc débloqué un budget de 1,7 milliard de dollars sur 10 ans pour son nouveau plan vélo. « Je veux révolutionner complètement la façon dont nous partageons notre espace de rue, et c'est ce que fait ce projet de loi », a déclaré le président du conseil municipal de New York.

Ce plan, qui devrait débuter en 2021, prévoit de construire 400 km de pistes cyclables supplémentaires et de transformer près de 100 000 m<sup>2</sup> en espace piétonnier. De quoi satisfaire les vélotisseurs de plus en plus nombreux dans cette ville qui a longtemps regardé de loin le développement du vélo. Avec une augmentation de 55 % de cyclistes qui utilisent leur vélo pour aller travailler entre 2012 et 2017, New-York est la métropole américaine qui connaît la plus grande progression en matière de vélo. Il faut maintenant que tous ces nouveaux cyclistes puissent se déplacer de manière confortable et sécurisée pour faire du vélo un moyen de transport attractif pour toutes et tous.



# Les antennes MDB en Île-de-France



## 75 - PARIS

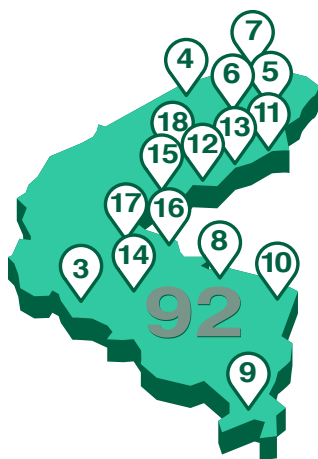
- 1 MDB Paris

## 77 - SEINE-ET-MARNE

- 2 Melun aggro à vélo

## 92 - HAUTS-DE-SEINE

- 3 La ville à Vélo (Chaville-Vélizy-Villacoublay-Sèvres-Ville d'Avray)
- 4 Colombes à vélo
- 5 MDB Asnières
- 6 MDB Bois-Colombes
- 7 MDB Gennevilliers
- 8 Vanves en Roue Libre
- 9 Antony à vélo
- 10 MDB Montrouge
- 11 Clichy à vélo
- 12 MDB Courbevoie
- 13 MDB Le vélo à Levallois
- 14 Meudon à Vélo
- 15 Neuilly à Vélo
- 16 MDB Boulogne-Billancourt
- 17 Saint-Cloud à Vélo
- 18 MDB Puteaux à vélo



## 95 - VAL-D'OISE

- 19 MDB Bezons-Argenteuil
- 20 MDB - Vallée de Montmorency
- 21 MDB Ermont-Eaubonne
- 22 Saint-Prix à Vélo

## 78 - YVELINES

- 23 MDB Vallée de Chevreuse
- 24 VéloSQY (Saint-Quentin-en-Yvelines)
- 25 Maisons-Mesnil à vélo

## 91 - ESSONNE

- 26 Véllyve l'Yerres à Vélo
- 27 Plateau de Saclay à vélo
- 28 MDB Massy
- 29 MDB Vélo à Bures
- 30 Voie douce Milly MDB
- 31 Palaiseau à vélo
- 32 Marcoussis à vélo

## 93 - SEINE-SAINT-DENIS

- 33 Vélo à Saint-Denis
- 34 MDB Est - Ensemble
- 35 Aulnay à vélo

## 94 - VAL-DE-MARNE

- 36 Place au vélo à Alfortville
- 37 Val de Bièvre à Vélo
- 38 MDB Ivry-Choisy-Vitry