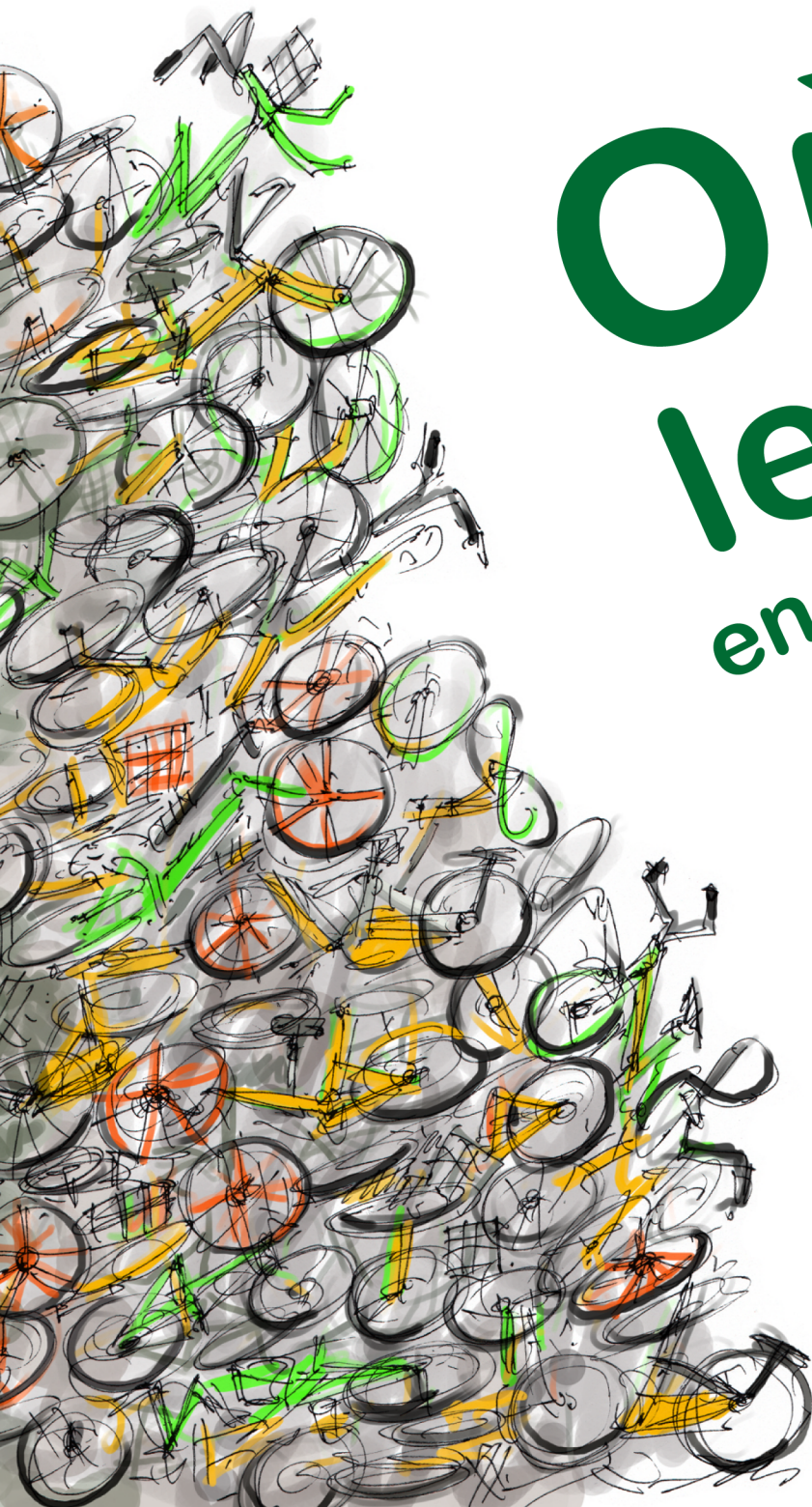


ROUE LIBRE

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



Où va le Vélo en libre-service ?



SOMMAIRE

Actualités **3**

Interview **6**

Catherine Pilon : « Montrer que les cyclistes sont légitimes »

Dossier **8**

Vélo en libre-service : la révolution n'a pas (encore) eu lieu

Interview de Frédéric Héran : « Vélib' marche parce qu'il est subventionné »

Vélib'2 : retour sur une année difficile

Balade **12**

Promenade au Stade de France

Fiche technique **14**

Comment choisir son matériel pour un voyage à vélo ?

Voyage **16**

Et si ce week-end, on allait au Havre à vélo ?

Revue de presse **18**

Les institutions régionales accélèrent sur le vélo

Agenda **19**

ÉDITORIAL

Cap sur 2020 !

Je vous souhaite tout d'abord mes meilleurs vœux pour 2019 ! Ensemble, nous pouvons poursuivre sur la lancée de 2018. Cette année restera comme celle du plan vélo, avec pour la première fois en France un fonds national pour les aménagements cyclables annoncé par le Premier ministre en personne. Notre association, elle aussi, a le vent en poupe. Vous êtes de plus en plus nombreux à lire Roue Libre, et surtout nous sommes désormais plus de 1 400 adhérents à Mieux se Déplacer à Bicyclette. Notre réseau en Île-de-France s'étend avec la création de trois nouvelles antennes à Melun (77), Ivry-Vitry-Choisy (94) et Eaubonne (95). Autant de motifs de satisfaction ! Merci à tous pour votre engagement.

Ce bilan positif nous pousse à aller encore plus loin en 2019. Depuis septembre dernier, nous travaillons avec l'ensemble des associations vélo franciliennes à la constitution du Collectif Vélo Île-de-France. L'objectif : nous unir pour agir plus efficacement et plus fortement vis-à-vis des institutions régionales, et en particulier de la Région. Rendez-vous à Massy le 15 mars prochain pour le lancement du Collectif !

En 2019, nous mettons aussi le cap sur 2020. C'est dans les douze mois qui viennent que tout va se jouer pour les municipales. Nous devons absolument mettre du vélo dans les programmes de tous les candidats, pour faire de chaque commune d'Île-de-France une ville cyclable. Une plateforme de propositions va bientôt voir le jour. Venez la découvrir lors de notre assemblée générale le samedi 16 mars. Ce sera l'occasion de lancer officiellement notre campagne pour les municipales.

Vous l'aurez compris, nous n'avons qu'une seule résolution pour cette nouvelle année : faire progresser toujours plus le vélo à Paris et en Île-de-France !

Alexis Frémeaux
Président de Mieux se Déplacer à Bicyclette



À Paris, MDB libère le sas vélo

Marre des autos et des motos dans le sas vélo ! MDB a mené mardi 11 décembre une action #LibèreTonSas à l'angle du boulevard de la Bastille et de la rue de Lyon à Paris. Pendant une heure, les cyclistes ont pu profiter de leur aménagement sans devoir le partager avec les motorisés. On aimerait voir ça plus souvent !



Pour une Seine à vélo, de la source à la mer

La dynamique engagée en aval de Paris pour réaliser d'ici 2020 une véloroute de Paris au Havre (itinéraire national V33) semble prometteuse pour aboutir à un aménagement confortable et quasi continu. À l'inverse, en amont de Paris, sur tout le territoire de l'Île-de-France, la Scandibérique (EV3) s'avère une lourde déception pour ceux qui espéraient un aménagement attractif à la fois pour le tourisme et pour la mobilité quotidienne à vélo : tracé parfois illisible, discontinuités, largeur insuffisante, revêtements médiocres ou inexistants,

barrières et chicanes difficiles à franchir... Plus en amont, en particulier sur le département de l'Aube, on retrouve à nouveau une bonne dynamique avec des aménagements de qualité le long de la Seine.

Des représentants de plusieurs associations (CTE, FCDE, MDB, PTR94, FFCT-91, AF3V Aube...) se sont réunis le 14 novembre 2018 pour créer un collectif ayant pour nom : « La Seine à vélo, de la source à la mer ». L'objectif est de mobiliser les populations et les élus, en distinguant les collectivités qui pourront

être porteuses du projet pour que la véloroute V33 le Havre-Paris soit prolongée au-delà de Paris jusqu'à la source.

Une réunion inter-régionale (Normandie, Île-de-France, Bourgogne, Grand-Est) est programmée le 23 mai à Melun, pour exposer le projet. En partant de la présentation d'aménagements réussis de véloroutes le long d'autres fleuves, il s'agira de dégager les conditions de réussite d'un projet utile à la fois pour le tourisme et pour la mobilité du quotidien le long de la Seine. ■

Benoît Carrouée, ProVélo91 / FCDE



De l'art du double-sens cyclable

En dehors de Paris et de quelques villes ayant développé un savoir-faire dans la signalétique des doubles-sens cyclables (DSC), on trouve ailleurs en banlieue des réalisations encore trop disparates, selon le niveau de compétences des services de voirie et des entreprises de travaux, et aussi selon l'implication de l'antenne MDB ! Voyons ce qu'il en est à Brunoy, commune de 25 000 habitants dans le nord-est de l'Essonne.

Depuis plusieurs années, nous avons trois doubles-sens cyclables, dans des configurations de rue assez différentes.

Aucun accident cycliste à y déplorer, à notre connaissance. Et pourtant selon les élus et services, des gens se plaignent régulièrement de la dangerosité de ce type d'aménagement. La ville a tendance à trop espacer le renouvellement des pictogrammes vélo, et à les utiliser pour coller les cyclistes tout près des caniveaux ou encore contre les voitures...

Des pictos-vélo trop petits

Cet automne, la ville a réalisé deux nouveaux DSC. L'un des deux répondait à une vieille demande de MDB Vélyve :

permettre aux vélos d'emprunter la première rue tranquille lorsqu'on revient de la forêt de Sénart après la traversée de la N6. Dans le deuxième cas, et sans qu'on nous ait consultés, le DSC a été mis en place devant un important établissement scolaire, à l'occasion de la mise en sens unique de la portion de rue passant devant l'établissement. Un premier constat est que ces nouvelles réalisations ne marquent pas de progrès par rapport aux précédentes. En particulier la taille des logos vélo au sol est clairement insuffisante. Alors qu'il s'agit bien de faire connaître les avantages du DSC !

Donc en retour d'expérience, on peut retenir :

- améliorer la formation des techniciens des communes, en particulier en leur transmettant la figurine pour voie cyclable de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (80cm x 128 cm).
- multiplier le nombre de DSC et autres aménagements vélo pour atteindre une taille critique de chantier et d'entretien permettant aux services techniques de devenir experts en la matière.

À Brunoy, MDBVélyve travaille en bonne intelligence avec la ville à l'élaboration du futur plan vélo, et cette fois-ci nous pensons que les travaux seront proches de la perfection ! ■

Loïc Lejay, MDB Vélyve l'Yerres à Vélo



Le picto-vélo est mal entretenu, et le cycliste incité à se garer sur une place voiture !

Alfortville : changement de pignon ou changement de plateau pour la politique vélo ?

Peut mieux faire : 2,47/6 au baromètre des villes cyclables 2017, moins que la note moyenne des communes de taille équivalente (2,83). Alfortville, 44 000 habitants dans le Val-de-Marne, dispose d'une grande marge de progression pour permettre au vélo quotidien de s'épanouir.

À 3 km de Paris, entre la Seine, la Marne, la voie ferrée et l'A86, la « petite Arménie » se caractérise par une très forte densité : 12 000 hab.km². Le tableau n'est pas très reluisant pour les modes actifs : voitures garées à cheval ou sur les trottoirs, peu d'arceaux vélo quand

ils ne sont pas mal placés et squattés par les deux-roues motorisés, des bouchons et des départementales à fort trafic de transit... Le vélo est globalement relégué aux extrémités, avec à l'Ouest un espace partagé vélo-piéton à dalles disjointes en bord de Seine, et des bouts non reliés de pistes cyclables à l'Est et au Sud, à quoi il faut adjoindre quelques doubles-sens cyclables.

Des faisceaux d'indices laissent penser qu'un changement pourrait se produire en 2019 : réforme du stationnement, extension du système Crit'Air au territoire situé à l'intérieur de l'A86 et réalisation

récente d'un double-sens cyclable à deux pas de la mairie et d'un cédez-le-passage cycliste (panneau M12). Mais aussi une consultation sur l'avenir des emplacements Autolib' (dont le résultat prévoit entre autres d'installer des arceaux vélo) et la mise en service imminente de cinq stations Vélib' et d'un parking Véligo à la gare. Ces avancées sont une satisfaction pour l'antenne MDB Place au Vélo à Alfortville qui milite depuis 2008 pour faire évoluer la situation. À suivre... ■

Cyprien Caraco, MDB Place au Vélo à Alfortville

À vélo pour une visite technique des Lilas

Aux Lilas, commune de 22 000 habitants aux portes de Paris, le tissu urbain de « faubourg » est caractérisé par de nombreuses petites voies qui ont pu logiquement passer en zone 30. MDB Est-Ensemble à Vélo y a obtenu la mise en place de doubles-sens cyclables, ce qui n'allait pas de soi ! Après une période d'hésitation et quelques premières rues-tests, le dispositif a été généralisé en 2017 sans provoquer, évidemment,



d'incident notable. Par contre, des incohérences dans la signalisation mise en place et des voies absentes du dispositif méritaient bien de provoquer une balade de terrain avec les services techniques de la ville.

Le 28 novembre 2018, dès les premiers tours de roue, les panneaux manquants ou contradictoires ont sauté aux yeux des agents communaux, tels ces panneaux de sens unique restés posés à l'entrée des rues en zone 30 ! Le cas des rues à cheval sur les communes voisines de Bagnolet et de Romainville a aussi été abordé pour créer de nouvelles liaisons cyclables inter-quartiers. Plus délicat, le cas des rues où du stationnement en chicane a posé question : pour les responsables de la voirie, cette disposition ne serait pas favorable à l'instauration du double-sens cyclable pour des questions de visibilité. Nous nous sommes promis de trouver des exemples de villes où cette configuration n'a pas suscité de telles craintes. Si c'est le cas dans votre commune, n'hésitez pas à nous l'indiquer !

À une autre échelle, le besoin de réaliser des itinéraires cyclables sur les grands

axes a été soulevé ; avec l'opportunité de la création des deux nouvelles stations de métro aux Lilas et à Romainville, on peut imaginer un magnifique axe apaisé entre les centres des deux communes, entre l'actuel terminus du métro Mairie des Lilas et la place Carnot à Romainville. Aux Lilas, le projet de piétonisation en cours de réflexion, confié à des étudiants de l'École d'urbanisme de Paris, peut amorcer une pacification de l'axe qui file vers le quartier des Sentes et vers le marché de Romainville. À ce niveau, l'antenne a déjà proposé à cette commune voisine de créer une voie cyclable à contresens pour faciliter le rabattement sur la station de métro.

En résumé, le sujet de la mise en place effective (car réglementaire) des doubles-sens cyclables dans les communes est un bon moyen de se faire connaître des décideurs locaux, et après Romainville et Noisy-le-Sec où ont été développées ces mesures grâce à notre action, nous savons qu'il y a une opportunité en 2019 à saisir sur Bagnolet, très en retard sur le sujet ! ■

Didier Couval, MDB Est-Ensemble à Vélo

VU D'AILLEURS

LE POINT-NOEUD BELGE, AMI DU CYCLO-RANDONNEUR

Chargé de l'organisation d'un projet d'une semaine à vélo en Belgique début juillet 2018, la contradiction suivante me contraignait : ne point pédaler plus de 60 km par jour pour se réserver du temps pour les visites et, en même temps, ne point traîner afin de parcourir un grand cercle en Flandres et Wallonie autour de Bruxelles. Cherchant à tracer le parcours avec cet impératif de « ne point », je découvris ... les points-nœuds !

Balisage ingénieux

Ce balisage de voies cyclables en Flandres, un peu compliqué à appréhender et « sac de nœuds » au départ, est un système de fléchage d'itinéraires pourtant simple et ingénieux. Il permet de circuler sans carte, en se repérant sur les points-nœuds (en flamand *knooppunten*).

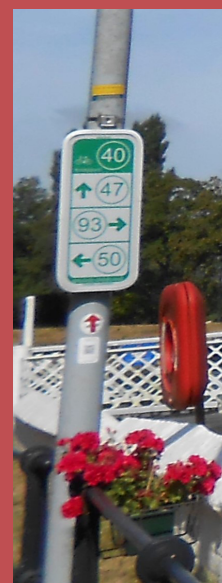
Concrètement, dans un périmètre large et défini, des numéros sont attribués aux croisements stratégiques

de voiries cyclables. Ces numéros sont ensuite repris, pour chaque carrefour, sur des panneaux qui indiquent le dit-numéro et aussi la direction d'autres carrefours numérotés appartenant au réseau, permettant ainsi de s'orienter de point en point. Ainsi, un itinéraire peut être construit à l'avance à partir d'une liste de numéros, trouvés depuis le site www.fietsnet-be.

Inventé en 1996

Ensuite, en pédalant, c'est le jeu de piste ; au lieu de chercher des noms de villes, on cherche des numéros sur une liste ou un GPS qu'il faut avoir avec soi. Inventée d'abord à Genk en 1996, cette technique s'est développée sur des centaines de kilomètres en Flandres et aux Pays-Bas, mais également un peu en Wallonie qui pratique plus généralement le Ravel (Réseau autonome des voies lentes). ■

Michel Robert, MDB Melun Agglo Vélo





Catherine Pilon : « Montrer que les cyclistes sont légitimes »

Montreuil, en Seine-Saint-Denis, fait partie des rares communes franciliennes à avoir adopté un plan vélo. C'était en juin 2018, avec l'objectif de multiplier par trois d'ici 2022 la part des déplacements à vélo. À la baguette : Catherine Pilon, l'adjointe aux transports, aux déplacements et à la circulation. Entretien réalisé en octobre 2018 pour la radio Cause Commune - 93.1 FM.

Propos recueillis par Abel Guggenheim

La modération de la circulation est un sujet qui vous tient à cœur. Est-ce qu'aujourd'hui toute la ville est passée à 30 km/h ?

Seulement les très grands axes, soit 10% de la voirie, ne le sont pas. Mais même pour ceux-là, on a pour projet d'abaisser la vitesse assez rapidement. Avoir une ville à 30 km/h, cela nous permet de mettre des doubles-sens cyclables dans toutes les rues de Montreuil à sens unique. Le principe politique a été acté en 2014/2015. Il a fallu ensuite le traduire dans les faits, l'inscrire dans la « chair des rues » pour que ça se voie. On a terminé cette année sa généralisation.

Comment faites-vous pour faire respecter la vitesse à 30 km/h ?

On sait que c'est un affichage politique difficile à faire respecter du jour au lendemain. On a des pratiques de type chicane en alternant le stationnement des voitures. Si ça ralentit la plupart des gens, ça peut aussi exciter des jeunes à faire des pointes de vitesse avec plus de risques. Ce n'est pas toujours simple ! On cherche par tous les moyens à donner l'illusion que les rues sont plus étroites.

On travaille aussi beaucoup sur la peinture. D'abord, parce qu'on n'a pas de sous pour faire des aménagements comme ce qui existait lors de la création des zones 30. Et puis parce que pédagogiquement, on pense vraiment que c'est une manière d'envoyer un signal. Il y a également les voitures qui respectent le 30 km/h et qui ralentissent la circulation des autres. On sait que ça rentre dans la tête des enfants. Quand ils sont dans la voiture de leurs pa-

rents, ils disent « ça roule trop vite », et donc on compte là-dessus pour que le référentiel des enfants d'aujourd'hui, le 30 km/h, devienne celui des automobilistes de demain.

Vous utilisez aussi la peinture pour les aménagements cyclables.

J'ai beaucoup insisté auprès des services qui me disaient : « *Mais ça n'est pas réglementaire, ce n'est pas obligatoire* ». Le fait de dessiner des logos de vélos partout renvoie l'image, notamment pour les doubles-sens cyclables, que les cyclistes sont légitimes dans les deux sens. J'ai donc demandé à ce qu'on ait un budget dans notre plan vélo qui soit affecté à la peinture.

Après, sur les continuités cyclables, on a encore beaucoup de boulot. On s'est dit que l'exemple de Copenhague, avec une peinture dédiée qui permet de rendre très visible le trajet du cycliste sur la route, était intéressant. Donc pour plusieurs nouveaux aménagements, on a expérimenté des grandes bandes bleues. On en a mis à Croix de Chavaux, qui est le plus gros carrefour du centre de Montreuil, et aussi sur de nouvelles pistes cyclables.

C'est une peinture bleue très visible appliquée sur des tapis existants pas toujours en très bon état, mais ça a l'air de fonctionner. Et puis on y a ajouté les temps de parcours avec un objectif pédagogique qui est de dire : « *prenez votre vélo pour aller à la piscine, au théâtre, vous mettrez beaucoup moins de temps* ».

« L'expérimentation est une méthode de travail avec les habitants. »



© Catherine Pilon

Avez-vous dû obtenir une autorisation pour mener cette expérimentation des bandes bleues ?

On n'a pas besoin d'une autorisation. Le côté expérimental, c'est plutôt une méthode de travail lorsque l'on propose de nouveaux aménagements. Quand on touche à la circulation automobile, on crispe presque tout le monde. On ne veut pas bousculer ceux qui ont des habitudes de manière brutale. C'est contre-productif ! Donc on a choisi cette méthode pour rassurer tout le monde en disant : « *on a un projet, c'est de réduire la place de la voiture en ville. On ne peut pas le faire partout, mais là où on pense que ce ne sera pas un problème pour les voitures, on va essayer. Si ça ne marche pas du tout, on reprendra notre copie et on cherchera autre chose* ». Et il semble que ça marche.



Catherine Pilon a été élue en 2014 sur une liste Europe ecologie Les Verts.

Vous menez également une expérimentation à Croix de Chavaux, un carrefour très inhospitalier jusqu'ici pour les piétons et les cyclistes. Est-ce que les nouveaux aménagements portent leurs fruits ?

On s'attaque par morceaux à ce carrefour en essayant de soustraire à la voiture des espaces pour les rendre à un usage public. On a commencé l'année dernière par fermer un parking. On l'a réaffecté à un usage ludique pour les enfants et les adultes, avec des bancs, des jeux... On avait pris tout le parking, puis on s'est rendu compte que c'était trop par rapport aux usages. Donc on a rendu un quart de l'espace aux voitures.

Cette année, on a créé des itinéraires cyclables très importants en supprimant une 2x2 voies qui est devenue une 2x1 voie. Les deux autres voies sont affectées en grande partie aux piétons et aux cyclistes. On a fait ça sur deux avenues et les usages

ont l'air d'avoir bien changé. On s'y est pris de manière très frugale, sans dépenser beaucoup d'argent. Ce qui est important maintenant, c'est de vérifier avec la population que l'on est bien d'accord, et ensuite de faire des travaux pour que les choses soient plus jolies et définitives.

Il y a un autre espace très important à Montreuil : la rue de Paris. C'est un véritable point noir pour les cyclistes. Que faites-vous pour résoudre ce problème ?

Elle est beaucoup moins inhospitalière aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a quelques années. J'ai un petit regret : c'est qu'on l'ait faite dans le prolongement de la rue d'Avron, qui d'un point de vue cyclable n'est pas une réussite. On a reproduit cette inhospitalité, en donnant par ailleurs la priorité aux piétons et en élargissant considérablement les trottoirs.

Après, notre objectif, c'est d'avoir une voirie principale où passent les voitures,

et de soulager toutes les zones entre ces grands axes. Il faut que ce soit le moins circulant possible, avec le développement de zones de rencontre et de rues aux enfants.

À Montreuil, vous faites une autre chose originale : vous éliminez certains répétiteurs de feux. Est-ce que vous pouvez nous en dire plus ?

Quand vous êtes assis dans votre voiture, le répétiteur c'est le feu qui est en bas. Bien souvent, vous êtes tellement collé au passage piétons que vous ne voyez plus que celui-là. Or on sait que la proximité de la voiture, ce n'est pas bien pour les piétons. C'est encore moins bon pour les cyclistes lorsqu'ils ne disposent pas d'un sas vélo. Donc on fait des sas vélo naturels : on supprime le répétiteur du bas. Du coup, quand vous êtes dans votre voiture, la seule manière de voir si le feu passe au vert, c'est d'être

loin du feu. On teste cette mesure sur un boulevard depuis un an et demi. Il faut qu'on fasse un bilan : le Cerema [le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ; un établissement public qui dépend du ministère de la Transition Écologique. Ndlr] suit aussi l'expérimentation. Mais je pense qu'on la généralisera au vu des premières observations. Pour ne pas créer des frais supplémentaires, on le fera à l'occasion des remplacements de feux.

« Nous voulons soulager toutes les zones entre les grands axes. »

Est-ce que vous supprimez aussi des feux ?

On essaye. C'est très difficile parce que c'est un outil mal perçu par les piétons : ils sont persuadés que les feux les protègent, alors qu'au contraire ils les fragilisent. Il faut donc faire beaucoup de pédagogie, ce qui prend beaucoup de temps. On l'a fait à proximité d'une école, avec beaucoup d'inquiétude exprimée par les parents. Mais les services ont été très convaincants. On a expérimenté en disant que si ça ne marchait pas, on remettrait les feux, et personne ne nous a demandé de les remettre ! ■

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



Vélo en libre-service : la révolution des mobilités n'a pas (encore) eu lieu

2018 devait être l'année des grands chambardements pour le vélo en libre-service. Vélib' en difficulté, avait du souci à se faire devant l'irruption des vélos en *free floating*. Douze mois plus tard, on attend toujours la grande révolution des mobilités !

Par Louis Belenfant

Mais où sont-ils passés ? Tous ces vélos sans bornes qui peuplaient les trottoirs parisiens. Vert, jaune, gris, orange... Telles étaient les couleurs du *free floating* qui devait ringardiser Vélib' et sa flotte de deux-roues ultra-subsventionnée. Plus flexible, plus innovant, le nouveau modèle avait tout pour lui. Nous sommes début 2019, et s'il y en a un qui tire son épingle du jeu, c'est bien « l'ancien » du vélo en libre-service.

La *start-up* hongkongaise Gobee.bike, première arrivée sur le marché français du *free floating*, a été aussi la première à faire ses valises. En février 2018, quatre mois après son lancement en fanfare, elle retire ses vélos des rues de la capitale, devant ce qu'elle qualifie « d'un tsunami de vandalisme » (voir interview de Frédéric Hérin p.9). Le phénomène n'est pas nouveau. JC Decaux, l'ancien opérateur de Vélib', déplorait déjà en son temps de devoir changer chaque année l'ensemble de ses 20 000 vélos à cause du vol et des dégradations. En quelques semaines, Gobee.bike aura elle perdu 60 % de sa flotte en Europe. Personne ne parle alors d'échec du modèle *free floating*. On a plutôt l'impression d'un accident de parcours pour un concept que beaucoup jugent encore « séduisant ».

L'échec du *free floating*

Il faut dire qu'au même moment les concurrents de Gobee.bike lèvent des millions de dollars. Près de 900 millions rien que pour Ofo qui estime que « le marché est mûr ». Mobike, oBike, Ofo, Donkey Republic, n'hésitent pas à se lancer à leur tour à l'assaut des rues de Paris et de sa proche banlieue. Pendant ce temps-là, Vélib' semble tout faire pour faciliter la tâche de ses concurrents. Début 2019, le service enchaîne les déconvenues : problème d'électrifica-

tion, vélos bloqués, bugs de la nouvelle console, service client dépassé... Anne Hidalgo, la maire de Paris, est directement pointée du doigt par une opposition qui ne mâche pas ses mots, parlant de « véritable catastrophe industrielle » (voir p.11).

À la baguette pour relever Vélib', la ville est aussi obligée d'intervenir pour réguler la pagaille qui règne sur les trottoirs parisiens devant la prolifération des vélos en *free floating*. En juin, elle édicte une charte de bonne conduite. On peut notamment y lire que « le vélo de manière générale, ne doit pas constituer un obstacle, encore moins un danger » pour la mobilité des piétons.

Six mois plus tard, les obstacles se sont levés d'eux-mêmes. En ce début d'année 2019, les vélos en *free floating* ont quasiment disparu. Ofo, qui a visiblement eu les yeux plus gros que le ventre, est au bord de la faillite. L'opérateur dit pourtant avoir mis son service en « pause », et refuse de s'avouer vaincu. « À Paris, nous connaissons une vraie croissance. Nous avons déployé jusqu'à 2 500 vélos, et plus nous en rajoutions, plus ils étaient utilisés. Il y avait encore de la place ! », déclare l'entreprise chinoise au journal *Le Monde*. Chez Mobike, le discours est identique : « L'offre est toujours plébiscitée et, début 2019, nous lancerons des vélos à assistance électrique. » Si ses vélos sont moins nombreux, c'est nous dit-on parce que nous sommes en hiver.

Le grand retour de Vélib'

Les survivants du *free floating*, Mobike et Donkey Republic, et les nouveaux venus qui misent sur le vélo à assistance électrique, Oribiky et Jump de l'américain Uber, peuvent toujours espérer profiter de la disparition de leurs



Sur ces quatre vélos en *free floating*, seul Mobike est encore présent en Île-de-France.

60%
DE LA FLOTTE
GOBEE.BIKE
DETRUITE
OU VOLÉE

“ Vélib' marche parce qu'il est subventionné. ”

Trois questions à Frédéric Héran

Chercheur à l'Université de Lille 1 et auteur du *Retour de la bicyclette* aux éditions La Découverte

Peut-on parler d'échec du vélo en free floating ?

Il semble bien que oui. Car les stations, qui n'existent plus avec le modèle du *free floating*, ont en fait un rôle fondamental. Elles organisent la présence de l'offre dans l'espace public, ce qui limite le vandalisme dont ont massivement souffert les vélos en *free floating*. Mais on peut comprendre ces dégradations ! Les opérateurs de *free floating* ont enfreint la loi : ils ont déposé des milliers de vélos sur le trottoir, ce qui est parfaitement interdit. Personne ne laisse comme ça son canapé dans la rue. Les gens, excédés, ont écarté voire jeté tous ces vélos qui gênaient, les considérant comme des déchets. Et si on a l'impression qu'il y a plus de vandalisme à Paris qu'ailleurs, c'est parce que c'est la ville la plus dense d'Europe. Au mètre carré, vous avez plus de vandales qu'à Londres ou Berlin.

Il y a eu aussi un problème de fiabilité. Comme les vélos sont dispersés un peu partout, il est très difficile et laborieux de contrôler leur état. La maintenance est beaucoup plus simple quand les vélos sont concentrés dans des stations. Et puis, tous ces vélos étaient de qualité assez médiocre !

Comment expliquer à l'inverse la réussite de Vélib' ?

Comme je vous le disais, Vélib' a l'avantage d'avoir des stations. Mais Vélib' marche aussi parce qu'il est subventionné. Un vélo coûte plus de 3 000 euros par an, et sur cette somme plus de 80 % est pris en charge par la collectivité. L'utilisateur ne paye finalement presque

rien. On l'oublie souvent, mais le vélo en libre-service est un luxe ! Ça ne me dérange pas tant que tant que cette offre répond à un besoin nécessaire : favoriser la remise en selle des personnes éloignées du vélo, et proposer une location courte durée à des usagers de passage. Mais le problème, selon moi, est que Vélib' masque les déficiences de la politique en faveur du vélo de Paris. On pense qu'en dépensant des sommes astronomiques dans ce service, on va résoudre tous les problèmes de stationnement, de vol et de réparation. Mais c'est un pis-aller ! On ferait mieux de traiter les problèmes à la source : en incitant les gens à acquérir leur propre vélo, en favorisant le stationnement dans les copropriétés ou sur la voie publique et en soutenant le développement des ateliers de réparation. Ce serait plus efficace à long terme, et ça coûterait moins cher.

La trottinette électrique en libre-service peut-elle réussir là où le vélo en free floating a échoué ?

Non ! L'engouement actuel pour la trottinette va retomber comme ce fut déjà le cas au début des années 2 000. Pourquoi ? Il faut se planter avec une trottinette pour le comprendre. C'est dangereux : les petites roues avalent mal les défauts du revêtement, ça ne freine pas bien et on est peu visible de nuit. En plus, ce n'est pas confortable : on est debout et pas mal secoué. Quand on y réfléchit, c'est de la folie de circuler en trottinette électrique à 25 km/h au milieu du trafic. À vélo, on n'a pas tous ces problèmes. C'est un engin bien plus sûr et confortable, pensé par des ingénieurs de haut vol, qui a fait ses preuves depuis la fin du XIXe siècle.

concurrents. Mais désormais, ils devront faire avec celui que plus personne n'attendait : Vélib'. Moribond à l'été 2018, le service a retrouvé des couleurs. 80 % des vélos sont aujourd'hui disponibles, contre 15 % au mois de juillet. Les vélos à assistance électrique, véritable nouveauté de Vélib'2, ont fait leur retour, et l'offre s'étend à présent à la banlieue, où à terme 65 villes doivent être équipées.

Arnaud Marion, le directeur exécutif de l'opérateur Smovengo appelé à la rescousse quand le service était au plus mal, se montre optimiste : « Nous comptons environ 145 000 abonnés au service, et chaque mois, de nouveaux arrivent. Au printemps, nous espérons en reconquérir de nombreux ». Mais Vélib' a encore des marges de pro-

gression. Il reste 300 stations à ouvrir sur les 1 400 promises pour mars 2018. L'objectif devrait être atteint avec un an de retard ! L'engouement des utilisateurs va également prendre du temps à revenir. Les courses quotidiennes sont deux fois moins nombreuses que du temps de JC Decaux. La régulation du service entre les stations pleines et vides est elle aussi perfectible en journée.

Reste enfin la question épineuse des pénalités infligées à Smovengo pour le non-respect de ses engagements initiaux. L'addition est tombée : 8 millions d'euros ! Selon la présidente du syndicat Vélib' Métropole, Catherine Barrati-Elbaz, interviewée dans l'émission TV Parigo, « c'est un compromis financier qui prend acte de

la défaillance de l'opérateur en 2018, et qui nous permet aussi de se projeter vers l'avenir. ».

Une nouvelle offre à l'horizon

Après la location de très courte durée format *free floating*, une autre révolution potentielle débarque en Île-de-France avec une offre de longue durée. Ce système a fait ses preuves à Grenoble. Là-bas, il n'existe pas de vélos en libre-service. La ville propose seulement une offre de location pour une période d'un jour à un an, accessible dans deux agences municipales. Elle estime que ce système coûte près de dix fois moins cher que Vélib', mais aussi que « là où le vélo en libre-service répond à un besoin occasionnel, la location en agence incite à l'usage régulier ».

En Île-de-France, cette nouvelle offre de location longue durée sera entière-

8 000
LOCATIONS
PAR JOUR
À PARIS
POUR LES
TROTINETTES
LIME



© Emmanuel Marin

Un début d'année 2018 très compliqué pour Vélib', avec de nombreux problèmes d'exploitation.

cient guère d'être frôlés par ces bolides d'un nouveau genre. Les utilisateurs, eux, semblent apprécier son côté ludique et pratique, malgré son coup important d'un euro la course, plus 15 centimes la minute.

Mais la trottinette électrique se pose-t-elle vraiment en concurrent du vélo ? Les utilisateurs qui se précipitent sur ce nouvel engin ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui utilisent Vélib'. Selon le chercheur à l'université de Lille 1, Frédéric Héran, le report modal se ferait davantage depuis la marche et les transports en commun. La trottinette électrique pourrait donc être une offre complémentaire des vélos en libre-service. Au-delà de ces problèmes de concurrence, une dernière question demeure : la trottinette n'est-elle pas tout simplement la dernière bulle du monde des mobilités ? Hoverboard, gyropode, *free floating*... On nous annonce tous les ans de grandes révolutions qui, passé l'effet de nouveauté, accouchent de souris. Après tout, comme les vélos en *free floating*, la trottinette en libre-service se cherche elle aussi un modèle économique. Aucune entreprise du secteur ne se risque aujourd'hui à dire qu'elle a trouvé son équilibre financier. Vélib' et ses douze années d'ancienneté sur le marché parisien peut donc voir venir... jusqu'à la prochaine révolution ? ■

ment électrique. Elle sera proposée à partir de septembre par Île-de-France Mobilités sous le nom de Véligo Location (voir la revue de presse p.18). Pas sûr néanmoins qu'elle fasse de l'ombre au vélo en libre-service. Elle semble plutôt complémentaire : à Vélib' les locations courte durée, à Véligo la longue durée avec un engagement de six mois minimum. L'offre semble également destinée à des utilisateurs et des territoires que ne touche pas Vélib', comme la grande couronne. Pour vous abonner, il vous en coûtera 40 euros par mois, en échange desquels vous pourrez garder le vélo chez vous.

Le seul adversaire encore en lice sur le secteur du libre-service semble finalement être la trottinette électrique. Ce nouvel engin prolifère sur les trottoirs comme les vélos en *free floating* des premières heures. Quatre entreprises occupent le créneau : les américaines Bird et Lime, l'estonienne Bolt et l'allemande Wind. Et toutes se targuent d'une belle réussite. 110 000 utilisateurs revendiqués par Bird, quand Lime communique en décembre sur 30 000 trajets quotidiens, soit presque autant que Vélib'.

Le phénomène trottinette électrique

À leur tour, les trottinettes électriques sont devenues incontournables dans les médias. Bertrand Lambert, animateur de

l'émission Parigo sur France 3, s'interroge : « la trottinette, fléau ou révolution ? ». Personne n'a encore la réponse. Mais à coup sûr, ce nouvel arrivant ne s'est pas fait que des amis. Certains cyclistes voient d'un mauvais œil ces deuxroues qui avancent sans effort à plus de 25 km/h au beau milieu de leur piste cyclable. Quant aux piétons, ils n'appré-



© MDB

Les entreprises Bird et Lime sont les deux leaders du marché de la trottinette électrique.

VÉLIB'2 : RETOUR SUR UNE ANNÉE DIFFICILE

Les Franciliens se souviendront longtemps du passage vers Vélib'2 ! L'arrivée de Smovengo devait permettre une montée en gamme du service. Le changement d'opérateur aura finalement tourné au cauchemar. Depuis l'été la situation s'améliore, mais les 100 000 courses quotidiennes du temps de JC Decaux ne sont pas encore atteintes.

Janvier
Moins de 4 000 courses quotidiennes

« En tant que Maire de Paris et utilisatrice, je ne suis pas satisfaite de la transition vers le nouveau Vélib'. »

Anne Hidalgo

Mars
10 000 courses quotidiennes

« Nous reprenons les choses en main avec des équipes de la ville qui vont piloter l'installation des stations. »

Christophe Najdovski,
adjoint aux Transports de Paris

« Aucun constructeur ne pouvait envisager qu'on allait rencontrer autant de problèmes. »

Jorge Azevedo, directeur général de Smovengo

Avril
22 000 courses quotidiennes

Mai
4 000 courses quotidiennes

« Si les dysfonctionnements devaient perdurer au-delà de septembre, nous devons en tirer les conséquences. »

Christophe Najdovski

« On s'approche de la catastrophe industrielle, il va falloir désigner les responsabilités. »

Éric Azière, président
du groupe UDI-MoDem
au Conseil de Paris

Juin
14 000 courses quotidiennes

« Nous mettons l'accent sur le fonctionnement, pas le déploiement. Ne courons pas plusieurs lièvres à la fois. »

Arnaud Marion, président exécutif de Smovengo

Septembre
46 000 courses quotidiennes

« Aujourd'hui, on n'a plus de raison de résilier le contrat avec l'opérateur Smovengo. Il a fait les efforts nécessaires. »

Christophe Najdovski

Décembre
50 000 courses quotidiennes

« En début d'année, nous étions au plus mal. Mais depuis, nous avons réglé chaque problème. Aujourd'hui, 1 100 stations sont ouvertes et 15 000 vélos, dont un quart électrifiés, sont sur le terrain. »

Arnaud Marion

« Tout ce que nous avons promis pour le 31 août, nous l'avons tenu. C'est la première fois que Smovengo respecte ses engagements. »

Arnaud Marion

« Une pénalité de retard de 8 millions d'euros sera payée par Smovengo. Nous avons trouvé un compromis financier. »

Catherine Baratti-Elbaz,
présidente du Syndicat Vélib' Métropole





Promenade au Stade de France

Voilà une balade en milieu urbain pour mieux découvrir la Seine-Saint Denis, entre canaux et anciens bâtiments industriels. Un itinéraire court, accessible à tous quelque soit votre niveau à vélo.

Par Patrick Roland, Clichy à vélo MDB

Cette petite boucle part de l'atelier SoliCycle de Clichy, 132 rue Martre. Elle emprunte la seule piste cyclable de la commune, pour faire une incursion à la porte de Saint-Ouen nouvellement aménagée pour les cyclistes. Entré dans Saint-Ouen par l'avenue Gabriel Péri, le tracé prend la rue Edouard Vaillant à droite, puis le passage des deux sœurs pour rejoindre la rue Charles Schmidt. La rue Louis Blanc traverse une zone d'activités, et on est surpris par la Villa de l'Industrie et ses petits pavillons.

Un quartier en transformation

Le boulevard Victor Hugo traversé facilement conduit à la rue des Bateliers,

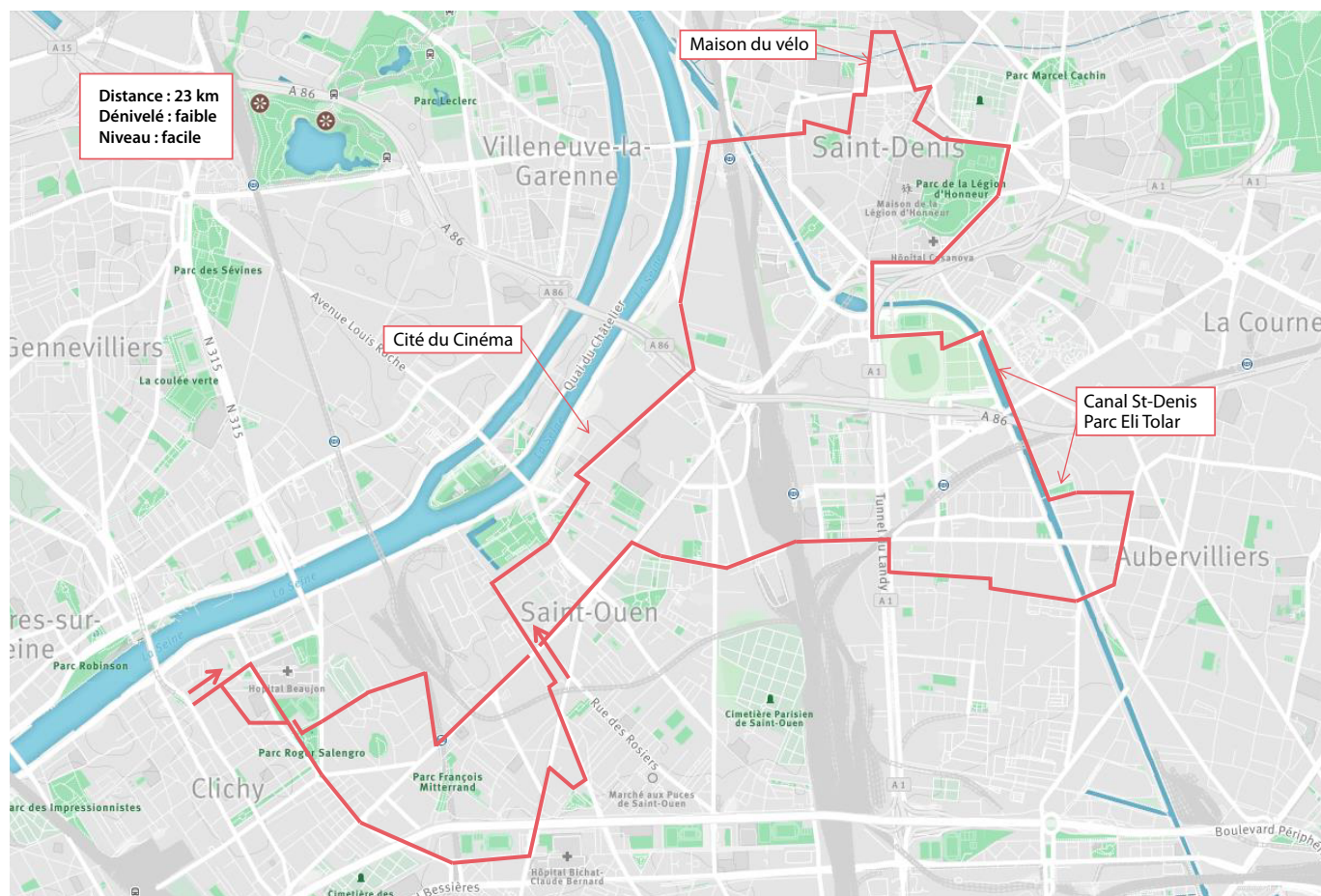
transformée par les nouveaux immeubles du quartier des Docks, puis par la rue de la Clé des Champs. Par les rues Soubise et Cage, on quitte Saint-Ouen pour Saint-Denis et la rue Ampère, où l'ancienne centrale électrique est devenue la Cité du Cinéma. Le boulevard de la Libération et la rue Charles Michels amènent en descente vers la gare de Saint-Denis.

Sur la rue du Port au trafic restreint, on longe le tramway T1, et on croise aussitôt le T8 pour entrer dans la zone de rencontre de la rue Ernest Renan. Celle-ci continue en double-sens cyclable, puis prendre à gauche rue Catullienne, et rue de la République avec ses multiples boutiques, où les piétons sont nombreux. La rue Fontaine et le boulevard



© Creative Commons

La Cité du cinéma, initiée par le réalisateur Luc Besson, a été inaugurée en 2012.



LES BALADES "DÉTENTE" DE CLICHY À VÉLO MDB

En se limitant à deux ou trois heures, les promenades de Clichy à vélo MDB, de distance de 15 à 25 km, empruntent les itinéraires les plus agréables du secteur pour prendre goût à la pratique du vélo de loisir en famille, tout en apprenant à optimiser les possibilités de son vélo. Elles visent à améliorer le comportement des cyclistes débutants dans le cadre de la vélo-école et des cyclistes novices peu entraînés ou hésitants, mais peuvent tout aussi bien convenir à des enfants accompagnés des parents.

Le tracé fait découvrir des parcours malins par des doubles-sens cyclables, des zones de rencontre et des zones piétonnes, tout en évitant les forts dénivelés et les carrefours complexes. De préférence, il emprunte les voies cyclables existantes.

Le parcours en boucle permet de couvrir un secteur non négligeable sur une courte distance, sans trop s'éloigner du point de départ. Un espace de plein air est prévu dans un parc pour une pause.

Carnot permettent de contourner le marché et de gagner Bicyclo-Maison du Vélo, l'atelier solidaire SoliCycle de Saint-Denis, 120 rue Gabriel Péri. La rue Bonnevide pavée nous ramène vers le centre sur la place du Caquet et les nombreux commerces de cette ville cosmopolite. Par la rue de Strasbourg et l'avenue Paul Vaillant Couturier sur la piste, on contourne le Parc de la Légion d'Honneur jusqu'à la porte de Paris.

Un passé agricole

On se dirige vers le Sud, avenue du Président Wilson et attention pour prendre à gauche, mettre le petit braquet pour la montée rue Delaunay qui nous rapproche au plus près du Stade de France. De la rue du Mondial 1998, on descend sur le pont mobile du Franc Moisin pour emprunter un peu le canal de Saint-Denis. Le Parc Eli Lotar invite à la pause avant de poursuivre sur la piste rue Lounès Matoub à Aubervilliers.

Dans la rue Heurtaut, la Ferme du Mazier est en restauration pour témoigner des activités agricoles exercées dans ce secteur avant l'ère industrielle. La passerelle franchit le canal

sans escalier pour un quartier d'Aubervilliers en mutation par l'avenue Amilcar Cabral où des constructions récentes ont pris place. Avenue du Président Wilson, l'autoroute est en dessous, et la rue du Landy est vite rejointe pour la suivre jusqu'à la mairie de Saint-Ouen, où les îlots du carrefour de la place sont décorés chaque année par les jardiniers. Le boulevard Victor Hugo nous ramène à Clichy par la rue Villeneuve. ■

MDB vous propose des balades à vélo toutes les semaines. Le programme complet est à retrouver sur notre site www.mdb-idf.org.



Impossible de manquer le Stade de France et ses plus de 80 000 places.



Quel matériel pour un voyage à vélo ?

Avant de partir en voyage à vélo pour la première fois, de nombreux cyclorandonneurs s'interrogent : quel vélo choisir et avec quel équipement ? On vous aide à y voir plus clair à partir de nos différentes rencontres et expériences.

Par Sébastien Finet

1. LE VELO

Il y a autant de conseils que de voyageurs à vélo. Les partisans de l'aluminium louent sa légèreté, ceux du cadre acier sa facilité de réparation (de soudure particulièrement) et son confort. Les adeptes de la récup' plébiscitent quant à eux les vieux biclous remis au goût du jour, alors que certains optent pour le luxe avec le sur-mesure.

Personnellement, tous les arguments me semblent bons. Alors, si je n'ai qu'un seul conseil : prenez un vélo sur lequel vous vous sentez bien car vous allez passer plusieurs heures par jour dessus. Évitez cependant les cadres trapèze, et préférez-lui un cadre *semi-sloping* (tube horizontal incliné) pour faciliter la montée sur le vélo.

Je noterai ici juste une erreur souvent faite par les débutants : regarder le poids du vélo. Pour l'anecdote, pour mon premier voyage à vélo je suis allé chez mon vélociste pour regarder les vélos de voyage. Il me proposait des cadres acier que je trouvais un peu lourds. Sa réponse a été cinglante : « Si vous voulez être plus léger, perdez du poids ! ». C'était une façon un peu bourrue de me dire que lors d'un voyage à vélo, entre le poids des sacoques, de l'équipement, et du cycliste, économiser 1 ou 2 kg sur le vélo est une goutte d'eau dans un océan.

2. LES ROUES

Ce sont les pièces essentielles car elles vont supporter le poids du vélo, subir les aspérités de la route, et subir les efforts liés au freinage. Il est important d'avoir des roues éprouvées pour le voyage à vélo avec des jantes double paroi même si elles sont un peu plus lourdes. Il y a aussi un choix à faire entre 26 ou 28 pouces (le 26 pouces étant le plus répandu dans le monde, le 28 pouces étant plus roulant mais finalement cela a peu d'influence sur un vélo de voyage).

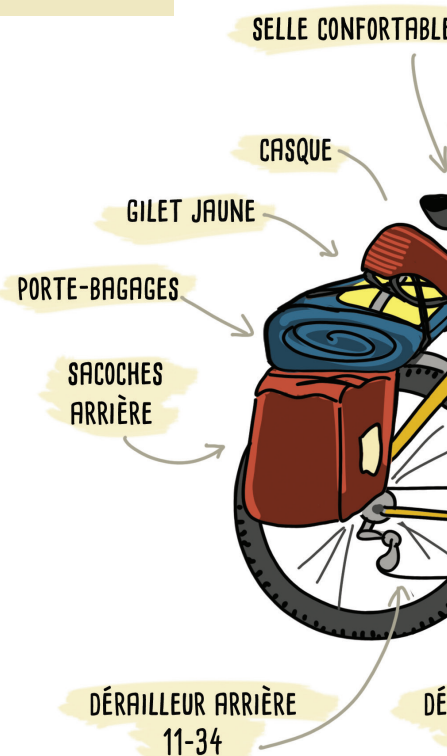
3. LES PNEUS

Pour ma part, je suis un fan des pneus de la marque Schwalbe, très résistants. Il n'est pas nécessaire de prendre les plus fins car avec le poids, les pneus vont s'écraser, ce qui vous fera perdre en roulement au détriment de la solidité. Certaines personnes prennent toujours un pneu dans leur bagage au cas où un des leurs éclate. Pour ma part, je ne le fais pas. Je fais juste attention à l'usure de mes pneus avant de partir.

4. LES FREINS

Les freins V-Brake suffisent largement et sont plus faciles à réparer que des freins à disque. Par contre, vérifiez bien les patins et les câbles avant de partir. Et prenez-en de rechange dans votre trousse à outils. Si vous souhaitez cependant

un freinage plus sûr en toute circonstance, vous pouvez opter pour des freins à disques mécaniques. Cependant, en cas de souci, la réparation est plus complexe et les pièces plus difficiles à trouver.



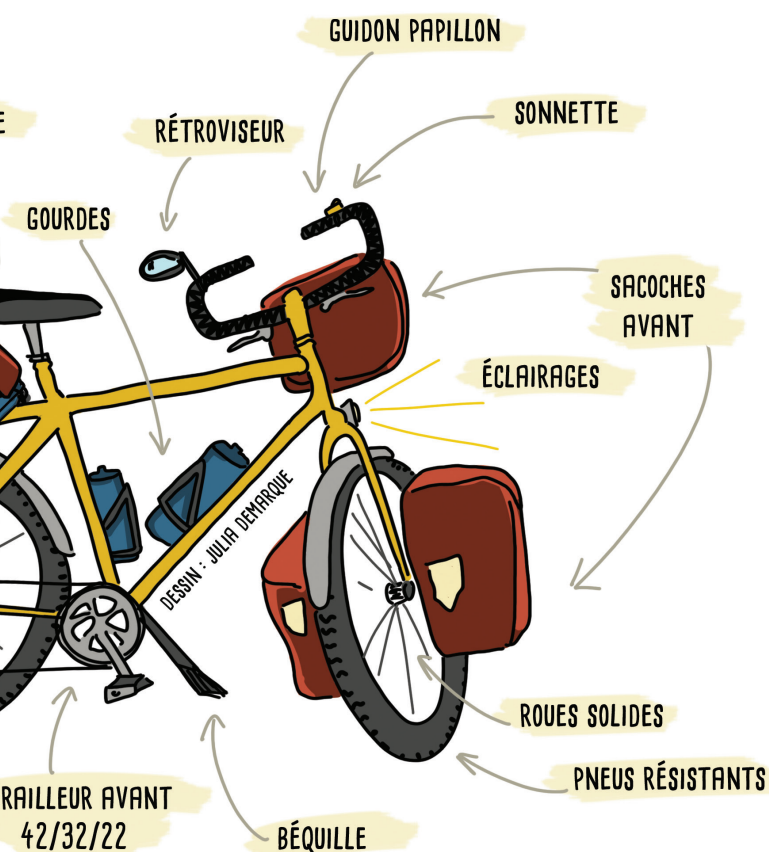
5. LA TRANSMISSION

Il est agréable d'avoir des vitesses qui passent bien et qui ne sautent pas, surtout sur un vélo chargé. Avant de partir, en général, je démonte la chaîne pour la nettoyer, nettoyer la transmission et re-lubrifier le tout. Il est indispensable d'avoir des développements qui permettent de « mouliner » en toute circonstance. Pédaler doucement en forçant sur les pédales fatigue énormément les muscles et les tendons. On recommande donc d'avoir deux vitesses avec un développe-

ment inférieur à 1,50 m, par exemple 42/32/24 avec une cassette 11-36, ou 42/32/22 avec une cassette 11-34. Certains sont adeptes des moyeux à vitesses intégrées. Cela limite les problèmes mécaniques, et permet de changer les vitesses à l'arrêt. Et même si les adeptes assurent que les problèmes avec ce type de dérailleur sont extrêmement rares, les détracteurs disent qu'en cas de problème, il est impossible de réparer soi-même.

6. LES SACOCHES

Je vous conseille de prendre des sacoches étanches de qualité, par exemple les sacoches Ortlieb. Elles peuvent sembler chères pour un premier achat, mais je m'en sers depuis sept ans tous les jours et elles n'ont pas bougé. Donc c'est vraiment un investissement durable, surtout qu'il y a plein de pièces détachées si vous cassez une pièce.



7. LE PORTE-BAGAGES

Certains cyclorandonneurs portent leur matériel sur le dos pour leur premier voyage à vélo. Cela est assez inconfortable et fatigant. Je vous conseille plutôt d'avoir un porte-bagages solide. La marque Tubus est par exemple un très bon choix. Normalement, tous les porte-bagages arrières supportent un poids de 25kg, ce qui est suffisant. Personnellement, j'aime bien répartir le poids entre l'avant et l'arrière, j'ai donc un porte-bagages avant. Si vous n'avez pas d'œillet sur la fourche avant, évitez d'utiliser des colliers de serrage qui peuvent se défaire avec le temps. Je vous conseille plutôt le Tubus Smarti qui s'accroche sur les étriers de freins.

Certains se posent la question de la remorque. Cela peut être intéressant car elle allège le vélo, ce qui le rend plus maniable. Pourtant, la remorque a des inconvénients majeurs : des roues en plus donc des risques d'incidents (crevaisons par ex) supplémentaires, une complexité accrue pour prendre le train, et aussi des difficultés à passer sur certaines voies vertes où il y a beaucoup de chicanes.

8. LES PETITS PLUS

La béquille vous rendra de grands services lorsque vous aurez à faire les courses ou prendre une photo. Privilégiez un modèle robuste, et préférez une béquille centrale si vous avez du poids à l'avant et à l'arrière du vélo. Un rétroviseur, une sonnette, des

lumières et un porte-gourde vous seront également très utiles au quotidien. Et enfin, n'oubliez pas le poncho, le pantalon de pluie, les sur-chaussures étanches et les gants. Même en été, cela peut vous sauver quelques journées de vélo (c'est du vécu !).

Pour conclure, pensez à prendre une trousse à outils avec une chambre à air, des rustines, des clés allen, des câbles et des patins de freins, une clé à rayon et diverses clés plates. Et maintenant, il n'y plus qu'à ! Vivement la belle saison !



Et si ce week-end, on allait au Havre à vélo ?

Promis, la vélo-école d'Argenteuil allait aider Walia, son élève, à organiser son premier voyage à vélo. Le temps passe... Toujours pas de voyage en vu. Et puis finalement, un challenge : « t'es prête ? Le weekend prochain, on va au Havre à vélo. »

Par Serge Abbhul, MDB Bezons-Argenteuil

La vélo-école de l'antenne MDB Bezons-Argenteuil entre dans sa cinquième saison. Chaque année, entre 40 et 50 élèves (vrais débutants) apprennent à faire du vélo avec huit encadrants motivés, et fidèles depuis le début de l'aventure. Sans compter les cinq mécanos pour l'entretien et la réparation des vélos.

Walia fait partie des débutantes de la session de septembre 2017. Elle apprend vite. Assidue et motivée, en juin 2018 elle fait la grande balade annuelle de MDB d'environ 100 km. Sa prochaine étape : un petit voyage en itinérance... Mais quand ? Et avec qui ? Je lui promets que notre vélo-école l'aidera dans son projet.

L'été passe avec quelques balades dominicales à vélo organisées par notre antenne. Nous sommes dimanche 26 août 2018 et réalisons qu'avec la rentrée et la reprise de la vélo-école, l'expérience ne pourra avoir lieu qu'au printemps suivant. À moins de partir le weekend prochain ! Chiche ! Ni une ni deux, nous partirons dans quatre jours pour rallier Argenteuil au Havre. Le Havre, car ça nous motive de partir de notre ville et de rejoindre la mer. Mais ce premier voyage se présente plutôt comme un challenge car nous n'avons qu'un gros week-end

devant nous. Trois jours de préparation. Trois jours de pédalage. On ne pouvait donc partir qu'à trois : Walia, Nabila et moi-même. Walia et Nabila n'ont jamais roulé avec un vélo chargé. Nabila a rejoint la vélo-école il y a un peu plus d'un an pour les balades que nous organisons périodiquement. Mais c'est une cycliste avertie qui utilise très fréquemment son vélo pour aller au travail. Quant à Walia, elle cumule les premières, car ce sera aussi son baptême de camping. Le matériel est réuni et réparti... et c'est parti !

Première côte, premier test

On est jeudi matin. Notre itinéraire doit faire court tout en restant agréable. On privilégie les petites routes. Mais forcément, en coupant les méandres de la Seine (qui, elle, met 400 km pour rejoindre Le Havre), on aura quelques côtes. Justement, la première est celle de Courdimanche vers Cergy. Je l'attendais avec impatience car cette montée nous permet de savoir si tout le monde est à l'aise dans l'effort avec un vélo chargé. Je suis alors plus que rassuré : certes on arrive en haut un peu essoufflé, avec une ou deux petites pauses au passage, mais franchement on est dans le rythme !

Les petites routes entre Courdimanche et Vetheuil sont très agréables. Pause à



Giverny. Arrivés à Vernon, nous sommes à la limite de la pluie mais pas de nos forces. On poursuit jusqu'au camping de Bouafles. 90 km pour cette première journée : il était temps de s'arrêter.

Le camping est immense et rempli de mobil-homes inoccupés. Nous sommes seuls sur la parcelle réservée aux tentes. C'est très confortable pour Walia qui découvre alors en peu de temps la cuisson au brûleur à alcool, la tente, la frontale, le duvet et les sanitaires à Pétaouchnok. Les conditions sont idéales pour dormir profondément.

Rodéo en forêt

Le deuxième jour sera celui du challenge dans le challenge. On prend goût aux côtes ! On s'aventure hors itinéraire sur les coteaux de la Seine. L'effort nous plaît, mais on est quand même content quand ça s'arrête. Une fois en haut, il serait dommage de redescendre par la même route et un brave homme nous indique un chemin qui descend à travers la forêt. Au début tout va bien mais à un moment ça se corse. Trop tard pour faire demi-tour, nous voilà sur un chemin



accidenté idéal pour le VTT, mais complètement hors sujet pour nos montures ! Il faut y aller très doucement, les freins à fond (surtout l'arrière), et les fesses presque derrière la selle pour réussir à s'en sortir. Je suis devant et je me doute que derrière ce n'est pas la fête. Je m'arrête et me retourne pour faire un point... et patatras, le vélo de Nabila est par terre, et badaboum, celui de Walia aussi ! « Eeeuuuh tout va bien ? Oui oui... ». Enfin ça c'est la réponse dans le feu de l'action, car on verra plus tard qu'il y a eu un peu de casse quand même. Le dérailleur du vélo de Walia a pris un coup, il est tordu et les plus gros pignons ne passeront plus jusqu'au Havre. Elle fera avec et s'en sortira très bien !

Surtout Nabila s'est pris la pédale dans le talon d'Achille et quelques heures plus tard la douleur est là, supportable mais de plus en plus gênante. Elle insiste quand même pour continuer. Pour ne pas faire bouger la cheville, une des solutions est de pédaler avec le milieu du pied voire même le talon sur la pédale : pas très agréable, mais ça permet de pédaler sans se faire mal et sans accentuer la blessure. Jusqu'à la fin du séjour, Nabila sera alors plus à l'aise sur son vélo qu'à pied où elle traînera la jambe d'un boitement de plus en plus prononcé.

Pour ne rien arranger, je choisis mal l'itinéraire pour arriver sur Rouen. Notamment vers l'aéroport où on emprunte une route très fréquentée avec pas mal de camions. Sur cette route, nous sommes étalés et Walia n'est pas rassurée, voire



impressionnée, en voyant Nabila 100 m devant nous se faire raser par tous ces véhicules ! Je lui rappelle qu'il est préférable de rouler groupés et en file indienne. Sur cette remarque, elle m'épate en accélérant dur et nous sommes rapidement dans la roue de Nabila qui ne s'est rendue compte de rien.

On entre dans Rouen. Quel contraste entre ce que l'on vient vivre et ce très beau centre-ville médiéval qui apparaît soudainement au détour d'une rue ! Visite de la belle cathédrale et on repart par les quais. Une dernière montée nous attend pour Roumare. En fin de journée elle nous paraît bien longue, surtout que la circulation y est assez dense. Le camping est au bord de la quatre voies et les douches sont froides à notre arrivée, mais il y a un local bien confortable qui nous permet d'organiser la journée du lendemain devant les cartes étalées et une tablette de chocolat. En fin de soirée Nabila s'endort sur sa chaîne... C'est certain, ce ne sont pas les voitures de la quatre voies qui lui ruineront sa nuit après 83 km au compteur.

Pari réussi

Samedi, dernière journée de pédalage. La descente matinale sur Duclair est vivifiante. On voulait inclure un bac dans notre parcours, histoire de traverser la Seine à l'ancienne ; et puis c'est toujours amusant de prendre le bateau. On prend alors le bac de Yainville. On arrive rive gauche où la « route des fruits » est bien agréable et vraiment tranquille. Mais il faudra repasser la Seine. Ce sera par le

pont de Brotonne. Ça fait un peu peur comme ça, mais finalement c'est facile à passer. Enfin, après Notre-Dame-de-Gravenchon et son impressionnante zone de raffineries, ce sera tout plat avec de longues lignes droites jusqu'au Havre pendant 40 km ! Sur le plan gastronomique, nous avons largement profité des mûriers le long des routes. Si on avait eu la bonne idée de prendre une remorque, elle serait revenue pleine de mûres !

On arrive au Havre en début de soirée après 93 km. La ville n'a pas de camping. Nous nous installons donc rapidement à l'hôtel puis filons à vélo vers la plage pour être accueillis par un superbe coucher de soleil. Au final : un joli baptême de vélotourisme pour Nabila et Walia, qui n'a pas encore un an de vélo.

Le dimanche, ce sera visite de la ville à vélo et d'un appartement témoin de l'architecte Auguste Perret dans cette partie de la ville classée par l'Unesco. Pique-nique sur la plage de galets sous un soleil encore très estival et retour en milieu d'après-midi dans un train bondé. Un avant-goût de la journée du lendemain où nous travaillons tous les trois.

Pour un premier essai, 266 km, c'était un beau challenge. Que ce soit pour un Argenteuil-Le Havre ou pour une petite virée d'une heure en bord de Seine près du local de notre vélo-école, nous sommes fiers de tous nos élèves qui, chaque samedi, viennent apprendre à rouler à nos côtés, pour un plaisir toujours partagé. ■





Les institutions régionales accélèrent sur le vélo

Quand deux bonnes nouvelles pour le vélo en cachent une autre moins favorable... Valérie Pécresse a annoncé le lancement d'une offre régionale de location longue durée de vélos à assistance électrique et la création de milliers de places de stationnement sécurisé. Mais aussi la gratuité des parkings-relais pour les automobilistes détenteurs d'un pass Navigo.

Par Abel Guggenheim et Louis Belenfant



© Île-de-France Mobilités

Véligo Location sera à assistance électrique et pèsera environ 23 kg.

vélo. C'est déjà un beau résultat car on se déplace deux fois plus à vélo dans la région qu'en l'an 2000. Mais nous voulons absolument tripler d'ici 2021. »

Véligo Location peut largement contribuer selon IDFM à atteindre cet objectif. Avec une assistance jusqu'à 25 km/h et une batterie d'une autonomie de 75 km, ce vélo doit permettre de couvrir des distances plus longues qu'avec un engin classique. L'abonnement mensuel est de 40 euros, avec la possibilité d'une prise en charge à 50 % par son employeur. Les inscriptions seront ouvertes à partir de mai, pour une mise en service en septembre de 10 000 premiers vélos. Si le succès est au rendez-vous, le nombre de vélos pourrait être rapidement doublé, et complété par des vélos-cargos.

Doit-on y voir « Le « Véligo Pécresse » contre le « Vélib' Hidalgo », du nom des responsables politiques respectives de la Région (Les Républicains) et de la Ville de Paris (Parti socialiste) ? », s'interroge Olivier Razemon dans *Le Monde* du 20 décembre. Le journaliste ne croit pas à une concurrence entre les deux offres : « En réalité, les deux services sont complémentaires : si le Vélib' s'emprunte pour une demi-heure ou un peu plus, le Véligo sera destiné à une location de longue durée, six mois minimum. »

Les associations cyclistes franciliennes sont en tout cas favorables à cette nouvelle offre. « Ce système peut amener de nouveaux utilisateurs à découvrir l'intérêt de se déplacer à vélo », déclare

Alexis Frémeaux dans ce même article du *Monde*. Le président de Mieux se Déplacer à Bicyclette regrette néanmoins que « la région

Île-de-France ne propose que des vélos à assistance électrique. » Il aurait aimé également que Véligo Location soit couplé avec le pass Navigo, dans une logique de rabattement vers les transports en commun. ■

Le système de stationnement Véligo proposait début 2018 environ 6 000 places pour les vélos dans les gares d'Île-de-France. Le prolongement en novembre 2018 du tramway T3b à la porte d'Asnières a été l'occasion pour Valérie Pécresse d'annoncer sur France 3 une augmentation importante du nombre de ces emplacements. Selon la présidente de la Région et de l'autorité organisatrice des transports Île-de-France Mobilités (IDFM), ce nouveau tramway doit être « le lieu de rencontre de toutes les mobilités. C'est pour ça que j'ai annoncé que nous proposons à la Ville de Paris de créer 7 000 places de parking sécurisées Véligo pour qu'à la fois les Parisiens et les habitants de la petite couronne puissent venir à vélo prendre le tramway. »

Bien que le coût d'une place Véligo soit modique (20 à 30 euros/an), on ne peut s'empêcher de rapprocher cette nouvelle d'une autre. « Je vous annonce que je ferai voter, au prochain budget d'Île-

de-France Mobilités, la gratuité totale des parkings-relais en dehors de Paris pour tous les détenteurs du pass Navigo », s'engage Valérie Pécresse dans une interview au *Journal du Dimanche* du 2 décembre. « Cette mesure écologique et sociale très attendue dans le contexte ac-

« Nous proposons à la Ville de Paris de créer 7.000 places de parking sécurisées. »

tuel de hausse de la fiscalité du carburant coûtera environ 15 millions d'euros par an. » Un stationnement gratuit pour les voitures, payant pour les

vélos, est-ce bien raisonnable ? Une telle mesure risque de privilégier le rabattement vers les gares en auto, alors que c'est précisément de vélo dont on aurait besoin sur les routes d'Île-de-France.

Fin décembre, il est à nouveau question de Véligo. IDFM innove avec le lancement de Véligo Location, un service de location longue durée de vélos à assistance électrique. Et c'est à nouveau la présidente Valérie Pécresse qui fait les présentations dans un article de *20 Minutes* du 21 décembre. « Il y a environ 650 000 déplacements par jour à

« Vélib' et Véligo, deux services complémentaires »

AGENDA

21 février

Projection par MDB du film « Why we cycle »

À 19h30

Cinéma Le Brady, 39 Boulevard de Strasbourg, 75010 Paris

15 - 16 mars

Parlons Vélo Massy, forum Vélo et Emploi

91300 Massy

15 mars

18h : lancement du Collectif Vélo Île-de-France
20h : débat « Parlons vélo : changer la ville pour changer nos vies sans changer le climat »

Opéra de Massy, 1 Place de France, 91300 Massy

16 mars

Assemblée générale de MDB

De 10h à 13h30
Accueil à partir de 9h

Espace Liberté, 1 Avenue du Général de Gaulle, 91300 Massy

2 juin

Convergence francilienne 2019

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

Adresse : 37 boulevard Bourdon - 75004 Paris

Tél : 01 43 20 26 02

E-mail : courrier@mdb-idf.org

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

ISSN 11479019 - CPPAP 0716G88482

Directeur de publication : Alexis Frémeaux

Administrateur référent : Gilles Durand

Rédacteur en chef : Louis Belenfant

Mise en page : Morgane Magdelain

Couverture : Jean-René Ménard

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

Merci aux contributeurs : Benoît Carrouée, Loïc Lejay, Cyprien Caraco, Didier Couval, Michel Robert, Abel Guggenheim, Patrick Roland, Sébastien Finet, Julia Demarque, Serge Abbhul, Catherine Mollière.

Piste cyclable interdite obligatoire !

Par Catherine Mollière, MDB Antony à Vélo

Une photo amusante (ou pas) prise en novembre sur la piste cyclable le long de la RD920 en entrant à Antony depuis Massy.



Nous l'avons envoyée au Conseil départemental des Hauts-de-Seine (CD92). Sa réponse :

« Votre courriel a retenu toute notre attention. Vous nous faites remarquer la situation existante au sujet des panneaux posés à l'entrée de la piste cyclable sur la RD 920 à Antony, à proximité du carrefour avec l'avenue du Président JF Kennedy.

À l'occasion des travaux à venir sur l'avenue de la Division Leclerc, entre l'avenue Léon Jouhaux et l'avenue du Président JF Kennedy, le panneau d'obligation sera remplacé par un panneau d'indication. Quant au panneau « cyclistes à pied », apparu après l'été 2017, il sera déposé, car non approprié.

S'agissant du stationnement gênant, le pouvoir de police de stationnement est du ressort du Maire de la Ville d'Antony. Toutefois, il appartient avant tout aux automobilistes de respecter les aménagements cyclables existants.

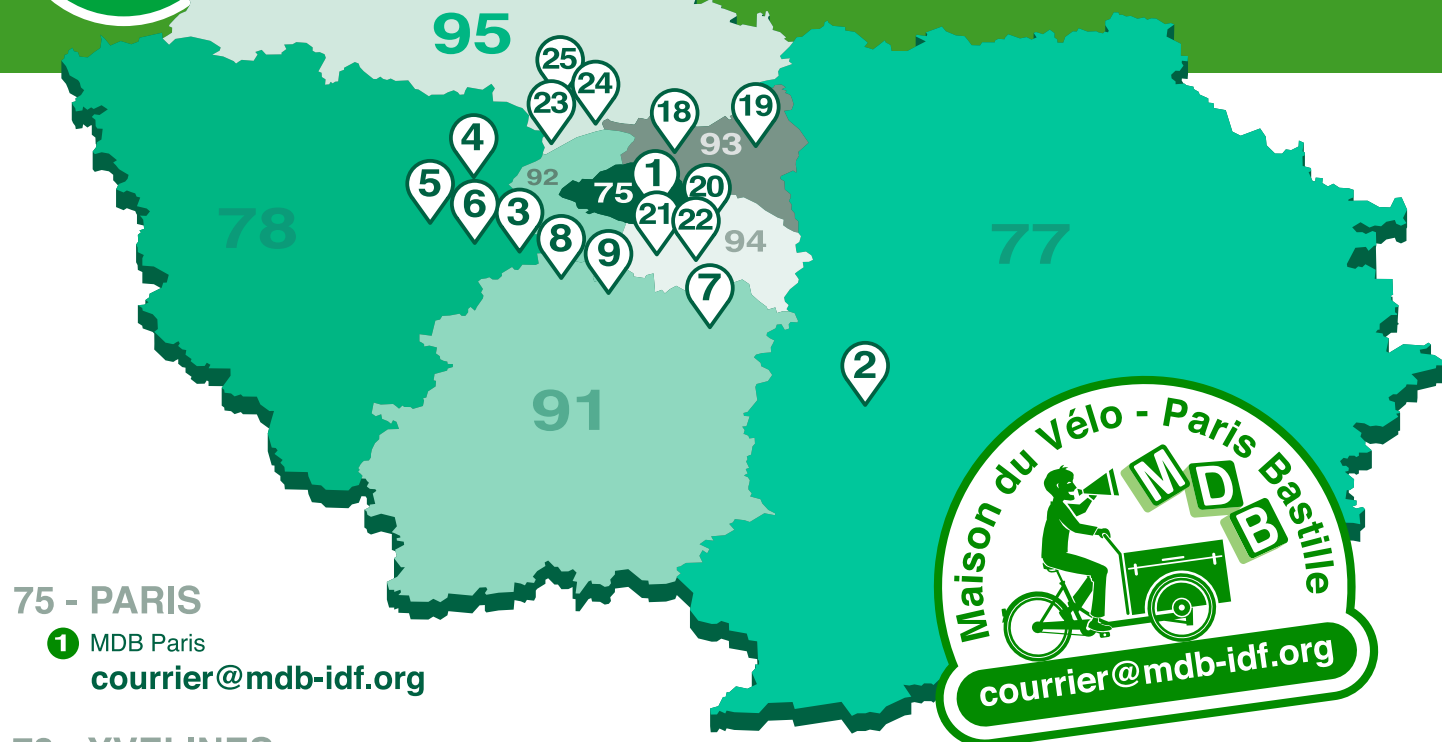
Cordialement,

La Direction des Mobilités du Département des Hauts-de-Seine. »

Bref c'est comme si c'était fait !



Les antennes **MDB** en Île-de-France



75 - PARIS

- 1 MDB Paris
courrier@mdb-idf.org

78 - YVELINES

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

91 - ESSONNE

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

93 - SEINE-SAINT-DENIS

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

95 - VAL-D'OISE

- 23 Bezons-Argenteuil
bezons.argenteuil@mdb-idf.org
- 24 MDB - Vallée de Montmorency
vallee.de.montmorency@mdb-idf.org
- 25 Eaubonne à Vélo
eaubonne@mdb-idf.org

77 - SEINE-ET-MARNE

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

92 - HAUTS-DE-SEINE

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

94 - VAL-DE-MARNE

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