ROUE LIBRE

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

Automne 2019
N°162
4 €

Cap sur les municipales

SOMMAIRE

Actualités 3

Interview 6

Pierre Garzon : « Sur le vélo, le plus dur reste à faire »

Dossier 8

Municipales 2020 : du vélo pour toutes les villes

Les 5 leviers pour rendre votre ville cyclable

Comment faire campagne pour le vélo

Le Baromètre des villes cyclables : l'outil pour imposer le vélo dans la campagne

Fiche technique 13

Comment bien entretenir son vélo

Balade 14

Paris-Brie-Coulommiers : à l'Est toute, avec la grande balade MDB

Voyage 16

Tester son couple, à vélo sur les routes d'Irlande

Revue de presse 18

Le vélo dans la cour des grands ?

Agenda 19

ÉDITORIAL

Cap sur les municipales !

C'est la rentrée, c'est aussi le top départ pour six mois de campagne pour les municipales auxquelles nous consacrons le dossier de ce numéro. Six mois donc pour convaincre les futurs élus de mettre du vélo dans leur programme. Le vélo est devenu un sujet politique et c'est une bonne nouvelle. Car plus que jamais, les modes de déplacement actuels nous mènent dans l'impasse.

Impasse climatique. Les records de température enregistrés cet été et les rapports alarmants du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) rappellent l'urgence à changer nos façons de vivre et de se déplacer.

Impasse économique. L'automobile n'est plus un instrument de liberté mais un poids budgétaire de plus en plus lourd pour ceux qui ne peuvent s'en passer.

Impasse sanitaire. 48 000 personnes meurent chaque année en France du fait de la pollution de l'air, sans compter les problèmes respiratoires qu'elle engendre. Le bruit a également des impacts sanitaires avérés.

Impasse urbaine. La place occupée par l'automobile, qu'il s'agisse des voies de circulation ou des zones de stationnement, empêche la création d'espaces verts et d'un espace public apaisé auxquels aspirent les Franciliens.

De plus en plus de femmes et d'hommes politiques sont conscients de cette impasse. À nous de les convaincre que le vélo est la solution pour en sortir. Car si le vélo ne suscite plus l'hostilité ou les ricanements, il reste encore à convaincre les élus de faire une vraie place au vélo dans la ville. On a l'habitude de dire que les promesses n'engagent que ceux qui y croient, mais les promesses valent toujours mieux que l'absence d'engagement. Nous avons donc six mois pour engranger les promesses. Leur réalisation sera notre combat des six prochaines années.

Alexis Frémeaux, président de MDB

Les cédez-le-passage cyclistes sont arrivés sur la RD920 dans les Hauts-de-Seine

C'est un beau résultat, mais il a fallu de la patience et de la ténacité. En 2017, la ville d'Antony (92) avait équipé tous les feux de la ville de panneaux cédez-le-passage cycliste toutes directions. Mais il manquait un gros morceau : les deux grands axes qui traversent la ville, la RD920 et la RD986.

En juillet 2017, forts de l'accord de la ville, nous demandons au conseil départemental, chargé de la gestion, l'extension des panneaux. En septembre et novembre, une première : les services du 92 sont favorables, et nous passons deux journées entières à arpenter ces axes avec des représentants des services de la mairie et du département. Lors de ce parcours de terrain, tout le monde est d'accord : les flèches ont leur place dans toutes les directions et à tous les carrefours. La largeur de l'axe et de certains carrefours ne veut pas dire que le cédez-le-passage est impossible. Le cycliste devra souvent attendre, mais dans beaucoup de situations, la faculté de passer lui rendra bien service et renforcera sa sécurité.

Ensuite, nous attendons pleins d'espoir. En avril 2018, la ville nous annonce avoir déjà acheté les panneaux. Mais il y a un hic : quelques carrefours limitrophes avec Châtenay-Malabry d'une part, et Massy d'autre part. Le conseil départemental des Hauts-de-Seine (CD92) aimerait équiper d'un seul coup l'ensemble des carrefours. Avec Châtenay, ce fut bref : il n'en est pas question ! Mais avec Massy, l'attente de réponses et la valse-hésitation ont duré des mois. Devant notre insistance, le CD92 finit par décider de ne pas s'occuper des moitiés de carrefour massicoises. On verra plus tard. Tout paraît s'arranger.

Mais en fin d'année 2018, nous apprenons que la responsabilité de ces questions au CD92 est transférée au nouvel établissement commun 92+78. Il faut à nouveau mobiliser des personnes peu sensibilisées à l'importance de cette question. Enfin, l'arrêté préfectoral est demandé par les responsables concernés, et il est pris le 14 février 2019 !

Restait à poser les fameux panneaux, ceci relevant de la mairie d'Antony. Et c'est le responsable de la voirie, professionnel ayant participé aux journées de terrain, qui n'est plus là. En avril, les panneaux commencent tout juste à apparaître. Les services nous expliquent qu'il faut attendre la pluie, car quand il fait beau, c'est marquage au sol… Enfin, en juin 2019, tous les panneaux sont posés. Ce n'est pas vraiment le bout de nos soucis, car la RD920 reste à Antony un réel point noir, faute d'aménagement complet pour les cyclistes. Mais nous avons là un beau début. ■

Catherine Mollière, MDB Antony à Vélo

© Catherine Mollière

Les cédez-le-passage cyclistes de la RD920 sont assez rares : ils permettent d'aller dans toutes les directions.

Val-d'Oise : Bezons passe à 30 km/h

La ville de Bezons avait jusqu'ici manifesté un intérêt, disons modeste, pour les déplacements doux. Il y a une dizaine d'années, nous avons vu quelques aménagements se dessiner.

Puis fin 2012, grosse révolution à Bezons : le tramway, T2 reliant La Défense et Porte de Versailles, est arrivé. Avec lui, un aménagement cyclable appréciable (même si perfectible) sur trottoir entre La Défense et le pont de Bezons, prolongé ensuite jusqu'à la mairie de Bezons. Quant au pont de Bezons, il a bénéficié d'un agrandissement, avec une confortable passerelle cyclistes/piétons de chaque côté. Deux abris et une consigne Véligo sont venus compléter le dispositif.

© Catherine Christin

Les premiers panneaux marquant les doubles-sens cyclables et la zone 30 à Bezons.

En 2017, l'un de nos adhérents avait déjà déclenché une avancée notable en faveur des cyclistes, en convainquant la commune de poser des cédez-le-passage cyclistes aux feux… deux ans plus tard.

Lors de nos réunions avec l'élu aux transports de la commune, Arnaud Gibert, l'un de nos membres, prônait systématiquement l'apaisement de la circulation plutôt que les aménagements dédiés. Quand il essayait de lui « vendre » l'idée de la « Ville 30 », il se heurtait à une réaction dubitative. « *Les automobilistes ne respectent déjà pas le 50…* » Jusqu'à ce jour de fin juin où j'ai eu le plaisir d'avoir un appel du même élu : « *Madame Christin, vous êtes assise ? J'ai une grande nouvelle à vous annoncer ! Nous avons décidé de passer toute la ville à 30 !… Comme quoi, on vous écoute parfois !* ».

Cette mise à 30 va se faire en trois phases (deux quartiers par an), avec les doubles-sens cyclables et les sas vélo qui vont bien, et la pose de 150 arceaux. La ville va recevoir des subventions de la Région et de l'Agglo, pour un budget total de 450 000 € sur trois ans, et un reste à charge pour la commune de 20 %. Ce sera un signal fort en faveur des circulations douces, et nous espérons que cela concourra à augmenter significativement le nombre de cyclistes encore hésitants.

Nous avons insisté sur l'importance de la communication au lancement du dispositif. Il faut démontrer que TOUS les Bezonnais y trouveront leur compte. Les cyclistes, mais aussi les piétons et même les automobilistes qu'il faut convaincre qu'ils gagneront en sécurité et même en fluidité au bout du compte. Il sera ensuite primordial de faire respecter cette limitation, grâce à la vidéo-verbalisation en cours de déploiement dans la ville. ■

Catherine Christin, MDB Bezons-Argenteuil

La vallée de Seine à vélo, ça coule de source !

Retour sur deux initiatives associatives qui ont mis le vélo sur le devant de la Seine : un colloque organisé au mois de mai à Melun et la randonnée estivale de CycloTransEurope.

Par Didier Couval-Grima, MDB Est Ensemble

« La Seine, une nouvelle voie pour le vélo ! »

Voilà un titre qui n'est pas accompagné d'un point d'interrogation mais bien d'un point d'exclamation. Car, pour le mouvement cycliste, après la Loire, le Rhin, la Garonne et le Rhône, c'est une évidence, la Seine sera le prochain grand itinéraire vélo en France. Une chance pour l'Île-de-France où, heureuse surprise, l'idée fait son chemin chez les responsables de collectivités et les acteurs du monde du tourisme. Avec le projet très avancé de « La Seine à vélo », on va pouvoir, en juin 2020, date de l'inauguration, aller « de Paris à la mer », en rejoignant Le Havre et Deauville. Mais quid de la vallée de la Seine en amont de Paris : pourquoi les Franciliens et voisins de l'Aube ne bénéficieraient-ils pas de la dynamique d'un tel projet de parcours national, dont le succès devrait égaler à terme celui de La Loire à vélo ?

Cette question a été posée lors d'une belle journée d'échanges le 23 mai dernier à Melun (77). À l'initiative de CycloTransEurope*, vite rejoint par un large collectif d'associations cyclistes dont MDB, cette rencontre a permis d'évoquer l'intérêt d'un parcours intégral de la Seine à vélo, de son estuaire jusqu'à sa source sur le plateau de Langres, dans un site qui appartient... à la Ville de Paris ! L'extension d'un parcours sur la Seine offre la possibilité de se raccorder au niveau de Dijon au réseau déjà très fourni de véloroutes de Bourgogne-Franche-Comté et, au niveau de Troyes, de s'articuler avec les magnifiques voies vertes des lacs de l'Aube pour rejoindre les canaux du Grand Est en direction de Strasbourg.

Un projet important pour les cyclistes franciliens

Sur un volet plus francilien, cette section de Seine amont viendrait irriguer les trois départements du Val-de-Marne, de l'Essonne et de Seine-et-Marne, en alliant usages de loisirs et desserte au quotidien des pôles urbains. L'affluence à cette rencontre, avec près de 120 participants, et la qualité des interventions (IAU, APUR, Vélo & Territoires, VNF, Enlarge your Paris, parc national des Forêts de Champagne et de Bourgogne,...) dans les quatre tables-rondes de la journée ont donné un signal très prometteur à cette idée qui doit désormais trouver... sa voie. Le prochain objectif du collectif est de transformer la manifestation d'intérêt, signée par de nombreuses collectivités et organisations présentes, en un projet concret sous forme d'un comité d'itinéraire piloté par un chef de file, comme cela s'est produit pour la Seine aval, avec le département de l'Eure et l'Adas (Association de développement de l'Axe Seine).

Même si cette dynamique est encore timide, on peut noter deux signes prometteurs : l'évocation, lors de la série de débats publics organisés fin juin par le Grand Paris autour du Scot (Schéma de cohérence territoriale), de la Seine comme axe vélo structurant d'agglomération ; l'intégration à la V33 de la partie amont de la vallée de Seine, entre Paris et Troyes, dans le cadre de la révision en cours du Schéma national vélo menée par Vélo & Territoires, sur la base d'une option poussée par le mouvement associatif (AF3V). Seine et vélo, un dossier à suivre... ■

**www.eurovelo3.fr*

Du Havre à Bâle, de la Seine au Rhin, trois semaines de randonnée bien animées

Après la théorie, les exercices pratiques ! CycloTransEurope, toujours elle, a entraîné de nombreux cyclistes sur les rives de Seine en débutant sa 19ème randonnée estivale le 13 juillet au Havre pour rejoindre sa source et poursuivre jusqu'en Suisse par la belle vallée de Saône. Le choix de cet itinéraire n'était pas une coïncidence avec la démarche militante initiée, autour de la promotion d'un itinéraire cyclable suivant intégralement la vallée de Seine. Ayant porté depuis sa fondation l'émergence de l'EuroVelo 3 dans notre pays (dénommée Scandibérique en France), CycloTransEurope organise chaque été autour de cet axe européen une randonnée ouverte aux cyclistes de tous niveaux et conditions physiques. Cette année, le tronçon de l'EV3 exploré était certes court mais francilien, entre Paris et Moret-sur-Loing, et pourrait devenir un maillon commun avec la Seine à vélo en version élargie !

Trois semaines de parcours, plus ou moins proche du fleuve, ont permis à des cyclistes venant de toutes régions, voire de pays voisins (Belgique, Espagne,...) de découvrir le patrimoine des régions traversées à une allure dé-con-trac-tée. Cette randonnée, assez unique en son genre, permet de composer son parcours à la carte, pour une ou plusieurs journées, voire son intégralité, avec un hébergement en « dur » ou la liberté de camper. C'est surtout une expérience collective d'un tourisme vraiment durable qui séduit même les réfractaires à toute idée de voyage organisé ! Les deux seuls bémols ont été provoqués par des facteurs extérieurs : la canicule a affecté le déroulé de la randonnée entre Provins et Dijon tandis que la SNCF a réservé un accueil souvent déplorable aux cyclistes qui nous ont rejoints ou quittés durant le parcours avec une offre train + vélo cet été dégradée.

Si vous avez raté cette édition, sachez que le programme des trois prochains étés est déjà arrêté : en Scandinavie, avec l'Eurovelo 3 entre Trondheim et Hambourg en 2020, un parcours en France en 2021 avant la péninsule ibérique, Espagne et Portugal, Dax-Lisbonne via Saint-Jacques de Compostelle en 2022. ■

Seine-Saint-Denis : Pleyel n'est pas un champ de betteraves

Vélo à Saint-Denis s'indigne que l'on puisse consacrer 100 millions d'euros à un projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) qui ne fera qu'accroître la circulation automobile et ce faisant la pollution de l'air, les nuisances sonores et augmentera les rejets de gaz à effet de serre. À qui fera-t-on croire que l'on puisse créer deux nouvelles bretelles, une d'insertion et une de sortie à l'A86 à partir de Pleyel, sans augmenter la pollution ?

Nous avons bien senti l'embarras des cadres de la direction des routes d'Île-de-France (Dirif) lors de la réunion publique du 15 mai à la Bourse du Travail, à défendre un projet qui facilitera l'accès et la sortie de l'A86. La Dirif parle « de diminution de la pollution à l'échelle du territoire », façon habile de diluer les nuisances mais celles-ci se concentreront à Pleyel autour de lieux de vie, de logements, d'une école et d'une crèche.

Deux poids, deux mesures

Ces 100 millions que l'on trouve facilement pour réaliser rapidement un projet routier nous consternent d'autant plus qu'en treize ans, on n'aura pas trouvé ou voulu trouver quatre millions d'euros pour achever la promenade du canal Saint-Denis. Quelques millions de plus et cette promenade pouvait se prolonger de façon continue vers les bords de Seine jusqu'à Épinay-sur-Seine. Un axe structurant pour les mobilités actives, qui traverse Plaine Commune du Nord-Ouest au Sud-Est sur un site idéal. Cet aménagement aurait répondu à l'attente de 79% des cyclistes pour qui un réseau complet et sans coupure est une priorité. Ne pas oublier non plus que 58% des habitants de ce territoire n'ont que leurs jambes et les transports en commun pour se déplacer.

De même, nous avions demandé par courrier en 2017 à Plaine Commune l'étude d'une rampe au bout de la passerelle au-dessus de l'écluse n°5 du canal Saint-Denis qui permet d'accéder au Stade de France depuis la Porte de Paris. Cette demande n'a pas été retenue au prétexte qu'en faisant un détour par l'avenue Wilson, en traversant trois voies de circulation et en empruntant une rampe à 14% (hors normes PMR), on pouvait accéder au plateau du Stade de France. Pourtant cet équipement aurait du sens au moment des jeux olympiques et paralympiques car si les personnes à mobilité réduite peuvent accéder au Stade ou au métro Porte de Paris, elles se trouvent face à un escalier de 30 marches soit 4,74 m de dénivelé avant d'accéder au plateau du Stade de France.

Ces 100 millions seraient plus utiles pour préparer le territoire à la résilience. Pour le coût d'une seule des nouvelles bretelles de l'échangeur de Pleyel, il serait possible de réaliser un réseau cyclable complet sur le territoire de Plaine Commune. Ainsi, on a encore le choix dans les cinq ans qui viennent pour modeler le territoire et faire de Plaine Commune une grande et belle agglomération idéalement aménagée pour les mobilités actives.

Nous demandons dans un premier temps la réduction de la vitesse sur les autoroutes A1 et A86 à 70 km/h. Vitesse à laquelle un véhicule léger pollue le moins, et également qui limiterait les chutes de débris provenant de l'A1 sur l'esplanade de l'écluse.

Nous demandons que soit mesurée précisément et en permanence la pollution de l'air à la Porte de Paris et à Pleyel, puis de réduire à une voie les bretelles d'accès et de sortie à cette porte et d'en mesurer l'impact, avant de fermer définitivement ces accès à la faveur d'une diminution notable de la circulation qui viendra inéluctablement quand l'offre de pétrole sera moindre. ■

Jean-Pierre Patrix, MDB Vélo à Saint-Denis

VU D'AILLEURS

LES CYCLE SUPERHIGHWAYS : LE RÉSEAU CYCLABLE EXPRESS DE LONDRES

Depuis 2008, Londres s'est lancée dans la réalisation d'un véritable réseau cyclable avec pour objectif de doubler le nombre de déplacement à vélo quotidien d'ici 2024. Elle a mis en place des Cycle Superhighways, des autoroutes vélo qui permettent de traverser rapidement la ville de part en part grâce à des itinéraires radiaux. Souvent signalisées au sol par une peinture bleue ou par des panneaux spécifiques, ces autoroutes cyclables seront bientôt complétées par de nouvelles routes cyclables réservées uniquement aux piétons et aux vélos. Les Superhighways ont encore besoin d'être améliorées et complétées selon les associations locales, mais il semblerait bien que les Londoniens aient un temps d'avance sur le projet de RER Vélo (Réseau express régional vélo) porté par le Collectif Vélo Île-de-France pour notre région.

Pour les trajets plus courts ou les personnes qui sont moins à l'aise avec le trafic en ville, il y a les Quietways, des itinéraires plus calmes qui passent par des petites rues, des parcs, des voies navigables ou des rues bordées d'arbres. Depuis cet été, toutes ces pistes et ces itinéraires s'appellent des Cycleways, que vous pouvez retrouver sur une carte disponible sur le site de Transport for London, l'équivalent d'Île-de-France Mobilités. ■

Raphaëlle Ancelin

© Creative Commons

Les Cycle Superhighways (CS) ont leur propre identité visuelle.

Pierre Garzon : « Sur le vélo, le plus dur reste à faire »

Le Val-de-Marne est un des départements franciliens les plus avancés en matière de vélo. Sa politique cyclable ne date pas d'hier, mais la pratique du vélo tarde à décoller. Pierre Garzon, le vice-président du 94 en charge des transports et déplacements, reconnaît que son territoire peut encore progresser.

Par Louis Belenfant et Bruno Mahouche, MDB Ivry-Vitry-Choisy

© Val-de-Marne

La part des déplacements à vélo dans le Val-de-Marne peine à atteindre les 2%, avec des villes qui n'ont pas brillé lors de la première édition du Baromètre des villes cyclables en 2017. Comment comptez-vous combler ce retard ?

Oui c'est vrai, 1,7% de part modale vélo [chiffre de 2016, ndlr], c'est modeste au regard de nos objectifs. Mais on était à 0,7% en 2010. Et puis il faut voir d'où nous venons. Nous sommes dans un département très routier marqué par la présence d'industries. Le territoire est façonné par l'héritage des grandes routes nationales, des 2X3 voies et 2X4 voies, que nous avons progressivement récupérées avec le désengagement de l'État dans les années 2000. Aujourd'hui, nous essayons de donner un caractère urbain à ces routes, comme les ex-RN7 ou RN19. Il faut arriver à un nouveau partage de l'espace et faire des arbitrages entre le vélo et la voiture.

« Nous essayons de donner un caractère urbain aux anciennes nationales »

On a réalisé des investissements lourds pour le vélo, malgré la bataille politique qu'il faut parfois mener pour obtenir des cofinancements de la part de la Région et de l'État. En dix ans, le département du 94 a investi 60 millions d'euros dans le vélo, ce qui représente 130 kilomètres d'aménagements cycables. On a aussi profité des projets de tramway pour faire venir le vélo. À travers notre schéma directeur cyclable, qui est notre boussole en matière d'infrastructures, nous prévoyons d'atteindre une part modale vélo de 10% en 2030.

Un des gros problèmes aujourd'hui dans le Val-de-Marne, ce sont les coupures urbaines, notamment les ponts sur la Seine et la Marne…

En investissant 60 millions d'euros, on a fait le possible à court terme. Mais le plus dur reste à faire. Aujourd'hui, il nous reste des gros chantiers qui coûtent à chaque fois des dizaines de millions d'euros. On a six ponts sur la Seine et notre objectif est d'avoir traité la question des vélos pour deux tiers d'entre eux d'ici 2030. Et à chaque fois c'est une bagarre phénoménale. Si vous prenez par exemple le pont de Choisy, pour lequel nous avons maintenant une traversée sur piste cyclable avec une passerelle piétonne, cela a représenté dix ans de travail ! On parle quand même d'un pont avec 40 000 voitures par jour et qui passe au-dessus de voies ferrées.

Pour favoriser à court terme la pratique du vélo dans le département, pourquoi ne pas ouvrir les voies de bus aux cyclistes ?

Il y a un vrai blocage sur ce point du côté de la RATP. On avait demandé une expérimentation, mais on a reçu un « non » catégorique. Quand on leur dit que cela se fait pourtant à Paris, ils nous répondent « oui mais à Paris, ça ne roule pas. Les bus avancent tellement lentement que les vélos dérangent peu. » Ce qui n'est pas le cas du Val-de-Marne où les vitesses d'exploitation sont élevées. Sur le site propre du Trans-Val-de-Marne (TVM), on est même en situation de survitesse par rapport au vélo, et on risquerait donc de mettre en danger les cyclistes.

C'est vrai que le département agit pour le vélo, mais on voit aussi beaucoup de pistes cyclables sur trottoirs, qui sont très décriées tant par les cyclistes que par les piétons. Est-ce que vous comptez continuer avec ce type d'aménagement ?

Cela correspond à des partis pris historiques. Souvent, il s'agit d'aménagements qui ont été pensés au début des années 2000 à une époque où les préconisations étaient différentes. On avait des trottoirs larges, et pas le phénomène des trottinettes et de forte densification comme aujourd'hui. Alors oui c'est vrai, il y a des endroits où ça ne marche pas comme au Kremlin-Bicêtre. À refaire, on réaliserait une piste sur chaussée, séparée de la circulation, en supprimant du stationnement automobile. Mais il y a d'autres situations où ce n'est pas le cas comme à Chevilly. Il faut s'adapter à la situation.

De manière plus générale, on compte travailler sur les sujets d'aménagements cyclables avec une école d'urbanisme. Et sachez qu'en aucun cas, on augmente aujourd'hui la place de la voiture. On est plutôt dans une tendance à supprimer des files de circulation et du stationnement.

Le Val-de-Marne est le département qui va accueillir le plus de gares du Grand Paris Express, le futur « super métro » de l'Île-de-France. Les associations ont des craintes sur la prise en compte du vélo. Quelle est votre position sur le sujet ?

Créer un métro de toutes pièces, c'est une immense opportunité. Il n'est pas question de faire l'économie du vélo, car il ne

Pierre Garzon a été élu dans le canton de Villejuif et fait partie de la majorité communiste au département.

s'agit pas seulement de creuser des tunnels. Il faut aussi permettre aux passagers de venir en gare autrement qu'en voiture. L'intermodalité est d'ailleurs un objectif inscrit dans la loi qui fonde la Société du Grand Paris chargée de la construction du Grand Paris Express.

Nous, ce que l'on veut, c'est que la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités (IDFM) financent les infrastructures cyclables de rabattement en gare. Quant au stationnement, c'est très simple. Notre règle de calcul est fixée sur la politique nationale. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) vise 9% de part modale vélo en 2024. Eh bien nous, on dit qu'il faut proposer du stationnement vélo permettant d'accueillir 9% des entrants dans les gares du futur métro. On répète la même chose à chaque réunion avec la Société du Grand Paris et IDFM. Ayons une politique de l'offre ambitieuse. C'est elle qui fera venir les cyclistes.

« Deux tiers des ponts sur la Seine traités d'ici 2030. »

Et vous, où en êtes-vous en matière de stationnement vélo ? On pense notamment aux collèges.

Clairement, nous ne sommes pas à 9% des entrants, mais dans une stratégie de rattrapage. On vise 1 000 places de stationnement par an, et des parkings vélo pour tous les nouveaux établissements départementaux. Et pour ce qui est des collèges, on ne veut pas se contenter du stationnement. On essaye de prioriser nos investissements en infrastructures, pour améliorer leur accessibilité et sécuriser les carrefours en amont. C'est particulièrement le cas sur le Plateau Briard, où l'on souhaite pousser les élèves à aller au collège à vélo.

En 2018, à Ivry-sur-Seine, le département a installé des arceaux vélo à proximité des traversées piétonnes pour améliorer la visibilité réciproque des piétons et des automobilistes et accroître l'offre de stationnement. Allez-vous étendre l'opération à d'autres communes ?

C'est une mesure intéressante car contrairement à d'autres, elle ne nécessite pas plusieurs millions d'investissements dans des travaux. Même si toucher au stationnement automobile est toujours une question délicate. Mais là avec cette mesure, on a l'avantage d'avoir l'argument sécurité dans les débats avec les communes. Car oui, même si c'est sur de la voirie départementale, il est nécessaire d'avoir l'accord des villes pour pouvoir réaliser des travaux. Ça a fonctionné avec la ville d'Ivry qui comprenait notre volonté. Et ça devrait également voir le jour prochainement à Valenton et Fontenay. On mise sur un effet d'entraînement des plus volontaires sur les plus récalcitrants.

« Un changement de mentalité chez les élus locaux. »

Justement, quelles sont vos relations avec les communes du département sur la question du vélo ?

On observe un changement de culture et de mentalité chez les élus locaux. Les points de conflictualité se résorbent progressivement et on arrive à être dans la co-construction avec eux. Rares sont les maires qui sont aujourd' hui totalement fermés sur le sujet vélo. Il y a probablement une question de génération qui change. Mais c'est vrai que plus on s'éloigne de Paris, moins le sujet vélo est évident. Il s'agit de territoires avec une forte dépendance à la voiture, où l'on doit travailler à une complémentarité entre le vélo et les transports en commun. Le vélo peut être une véritable solution dans les communes populaires.

La Seine-Saint-Denis vient de voter un plan vélo de 150 millions d'euros avec l'objectif de rendre les routes départementales 100% cyclables d'ici 2024. Est-ce que le 93 n'est pas en train de vous dépasser ?

C'est une saine émulation ! On était content d'être des précurseurs, mais cela n'aurait pas été une solution durable d'être les seuls à se préoccuper du vélo. Après, j'ai envie de vous dire qu'ils s'inspirent du 94. Ils suivent des objectifs que l'on s'est déjà fixés. Mais on ne fera pas la course au plus gros budget. En tout cas, bravo à eux ! ■

Municipales 2020 : du vélo pour toutes les villes

Les municipales de 2020 peuvent marquer un tournant pour le vélo. Cela ne dépend que de vous et de nos élus. On vous donne tous les éléments nécessaires pour faire du vélo un sujet incontournable de la campagne : programme, annonce des éléments...

Par MDB

Le vélo ne représente aujourd'hui que 2% des déplacements, et pourtant la demande est immense ! Que ce soit pour aller au travail, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé en Île-de-France depuis 2001. En atteste l'augmentation des ventes des vélos à assistance électrique (VAE), elles ont doublé entre 2016 et 2017. Le nombre de répondants à la première édition du Baromètre des villes cyclables, 113 000 dans toute la France, est lui aussi révélateur.

Il reste un frein majeur à la pratique du vélo : la sécurité. Une majorité de répondants à cette grande enquête menée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette ne se sentent pas en sécurité à vélo. Il est aujourd'hui temps de répondre à la demande des habitants, et de rendre toutes les villes d'Île-de-France accueillantes pour les cyclistes.

Les 5 leviers pour rendre votre ville cyclable

1. ADOPTER UN PLAN VÉLO AMBITIEUX, FINANCÉ ET CONCERTÉ DÈS LE DÉBUT DU MANDAT

Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc.) et d'y associer des moyens dédiés.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est important d'engager une concertation en amont autour de ce plan vélo. Instaurer un comité vélo régulier est par ailleurs indispensable pour mettre en place des aménagements adaptés aux besoins de toutes et tous.

Grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis un deuxième en 2016, la ville de Sceaux (92) a été classée première au baromètre des villes cyclables de la FUB ! « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux*, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. *Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes.* »

- ***Proposition 1*** : Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal
- ***Proposition 2*** : Mettre en place un comité vélo régulier

© MDB

Montreuil (93) a adopté en 2018 un plan vélo qui vise le triplement des déplacements à vélo d'ici 2022.

2. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COHÉRENT

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de relier rapidement les différents pôles d'attractivité et les transports de la commune. Ce réseau doit être continu, sécurisé, jalonné et confortable pour tous les cyclistes, quels que soient leur âge ou leur niveau.

Lorsque la circulation automobile est dense et la vitesse supérieure à 30 km/h, les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de se déplacer à vélo. Un carrefour ou un pont sans aménagement peuvent dissuader les habitants d'utiliser leur vélo. Une succession de pistes cyclables déconnectées les unes des autres resteront souvent inutilisées, à l'image d'une route constamment interrompue par des passages non carrossables.

- ***Proposition 3*** : Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées sur les axes à forte circulation
- ***Proposition 4*** : Mettre en place des itinéraires cyclables continus et jalonnés pour rejoindre les pôles d'activité de la commune

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est dotée d'un schéma directeur cyclable depuis 2009. « *Son utilisation ne concerne pas que les loisirs. Ce plan se veut utilitaire. C'est pour cette raison que des pictogrammes des principaux équipements (collèges, gymnases, mairies...) y figurent* », précise Yann Maublanc, de la direction transports et déplacements.

3. CONSTRUIRE UNE VILLE AGRÉABLE À VIVRE POUR TOUS

Les Franciliens souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic - largement constitué de véhicules en transit - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo, c'est construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les enfants et les personnes âgées sont en sécurité dans la rue, et où il est agréable d'aller faire ses courses dans les commerces de proximité.

Rediriger le trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour retrouver le calme dans les quartiers résidentiels et développer la pratique du vélo. Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et les nuisances qu'ils engendrent. C'est construire une ville accueillante, dans laquelle il est facile et agréable de se déplacer à pied, en rollers, en trottinette ou à vélo. L'usage de la voiture doit être limité aux personnes pour lesquelles elle est indispensable (personnes à mobilité réduite, déplacement de marchandises lourdes…).

- ***Proposition 5*** : Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et aux abords des écoles
- ***Proposition 6*** : Généraliser et rendre effective la limitation de la vitesse de circulation à 30km/h
- ***Proposition 7*** : Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cyclistes aux feux

Fontainebleau en Seine-et-Marne a tenté l'expérience d'une ville à 30km/h et les résultats sont très positifs : « *On a vu un apaisement de la circulation. Surtout, nous constatons une évolution des mentalités par rapport aux vélos. Dans les zones 30 aménagées à sens unique pour les véhicules et à voie cyclable en contresens, plus personne ne crie quand j'arrive à contresens !* » Virginie Perrachon, adjointe au maire en charge des déplacements.

4. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT ET LES SERVICES VÉLO

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, la commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les grands pôles d'activité, car le vélo permet de renforcer l'attractivité du commerce de proximité. Elle doit également se déployer à proximité des transports pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun.

Plus de déplacements à vélo implique aussi de développer les services qui y sont liés et les entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...). Cela permet de créer des emplois non délocalisables et de dynamiser l'économie locale.

Par ailleurs, soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques (potentiellement sous conditions de ressources) est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place. Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes.

- ***Proposition 8*** : Installer des arceaux vélos près des commerces et des pôles d'activité, et du stationnement vélo sécurisé en gare
- ***Proposition 9*** : Soutenir et mettre à disposition des locaux pour les structures proposant des services vélo : vélo-école et ateliers de réparation

© Creative Commons

Aujourd'hui, 15% des gares d'Île-de-France ne proposent aucune offre de stationnement (arceaux ou consigne Véligo).

5. PROMOUVOIR LE VÉLO DÈS LE PLUS JEUNE ÂGE ET DANS LES SERVICES MUNICIPAUX

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement d'habitudes dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux qui ont un rôle d'exemplarité. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs dans le cadre du programme national « savoir rouler », permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomie des jeunes.

© Partage ta Rue 94

Piste cyclable d'apprentissage vélo du parc du Tronchet à Meudon.

Enfin, le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent inciter leurs agents à se déplacer à vélo avec l'indemnité kilométrique vélo ou le forfait mobilité durable. Elles peuvent également promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

- ***Proposition 10*** : Accompagner la mise en place du « savoir rouler » dans les établissements scolaires : achat de vélos, pistes d'apprentissage, vélobus

La ville de Montereau-Fault-Yonne a mis en place un vélobus pour les enfants de la ville et depuis la rentrée scolaire de 2014. Une trentaine d'enfants font quotidiennement le trajet école/domicile à vélo, encadrée par 4 moniteurs du centre de loisirs de Varennes.

Si je suis élu(e), je m'engage à...

		OUI	NON
	ADOPTER UN PLAN VÉLO		
1	Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal		
2	Mettre en place un comité vélo régulier		
	CRÉER UN RÉSEAU CYCLABLE COHÉRENT ET CONTINU		
3	Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées sur les axes à forte circulation		
4	Mettre en place des itinéraires cyclables continus et jalonnés pour rejoindre les pôles d'activité		
	CONSTRUIRE UNE VILLE APAISÉE POUR TOUS		
5	Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et aux abords des écoles		
6	Généraliser et rendre effective la limitation de la vitesse de circulation à 30km/h		
7	Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cyclistes aux feux		
	DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO ET LES SERVICES VÉLO		
8	Installer des arceaux vélos près des commerces et des pôles d'activité, et du stationnement vélo sécurisé en gare		
9	Soutenir et mettre à disposition des locaux pour les structures proposant des services vélo : vélo-école et ateliers de réparation		
	PROMOUVOIR LE VÉLO DÈS LE PLUS JEUNE ÂGE		
10	Accompagner la mise en place du « savoir rouler » dans les établissements scolaires : achat de vélos, pistes d'apprentissage, vélobus		

COMMENT FAIRE CAMPAGNE POUR LE VÉLO

CONSTRUIRE SON PROGRAMME

Nous avons préparé une liste de propositions type pour les candidats aux municipales. Vous pouvez partir de cette base pour l'adapter à votre commune.

- Recensez collectivement avec les adhérents tous les points qui devraient être améliorés
- Organisez une réunion ouverte à tous pour recueillir les souhaits des habitants en termes d'itinéraires cyclables et quels aménagements ils aimeraient voir réalisés
- Localisez et précisez vos propositions (emplacements de stationnement vélo, zones 30...)

PRÉSENTER SES PROPOSITIONS

À partir de septembre, il faut commencer à rencontrer les candidats pour leur présenter vos propositions et les convaincre de s'engager pour le vélo. Établissez votre liste de propositions et rendez ces propositions publiques en communiquant sur les réseaux sociaux.

Pour illustrer ces propositions, vous pouvez aussi faire **un relevé sur une carte des itinéraires et aménagements cyclables souhaités**. Cela peut être plus marquant pour communiquer ces propositions aux élus.

BIEN PRÉPARER SES RENDEZ-VOUS

Avant le rendez-vous :

- **Renseignez-vous sur la personne** que vous allez rencontrer (études, parti politique, prises de position publiques...) pour adapter vos arguments.
- **Définissez vos objectifs** : ayez bien en tête ce que vous attendez du rendez-vous. Limitez-vous à un ou deux objectifs par rendez-vous.
- **Maîtrisez votre sujet** : renseignez-vous en amont sur les faits ou chiffres qui peuvent vous être utiles. Les chiffres donnent de la crédibilité à votre discours.
- Pensez à préparer un **document synthétique avec les positions** de votre antenne, vos propositions concrètes et la grille d'engagement que vous allez laisser au candidat. Et enfin l'habit fait le moine : **respectez les codes vestimentaires professionnels**.

Pendant le rendez-vous :

- **Maîtrisez le temps** : remerciez la personne d'avoir pris le temps de vous rencontrer, et demandez de combien de temps elle dispose.
- **Créez du lien et de la sympathie avec votre interlocuteur** : pour « briser la glace », il est souvent efficace de faire référence à une prise de parole récente. Présentez ensuite rapidement l'association et vos messages prioritaires. Faites des propositions en les inscrivant dans un calendrier court terme / moyen terme / long terme.
- **Comprenez les contraintes de vos interlocuteurs**. Si le réaménagement de la rue principale de votre ville n'est pas envisageable à court terme, parlez du sujet à votre maire tout en proposant des actions réalisables rapidement (arceaux vélos, double-sens cyclables...). Il s'agit **d'apporter à votre interlocuteur des solutions et non des problèmes**.
- **Poussez la personne à se positionner** sur vos propositions et demandez **en fin de rendez-vous** un suivi régulier et les coordonnées de votre interlocuteur sur les sujets vélos.

Les erreurs à éviter :

- **Dévier du sujet principal** : le temps passe très vite, ce serait bête de ressortir de l'entretien sans avoir exposé ses messages.
- **Monopoliser la parole** : il doit y avoir une discussion et pas un monologue.
- **Passer pour un militant écologiste** : le vélo doit apparaître comme une solution transpartisane et non comme une lubie d'écolo-bobo !
- **Contredire votre interlocuteur sur ses perceptions**, y compris quand elles sont fausses. Par exemple : « le vélo c'est dangereux ». Rien ne sert d'apporter des chiffres pour infirmer cette perception, il faut dire « oui, comme vous, les gens se sentent en insécurité à vélo car il n'y pas d'aménagements cyclables. »

Après le rendez-vous :

Communiquez sur les réseaux sociaux sur cette entrevue. Dites si la personne s'est engagée à faire quelque chose. N'oubliez pas **d'envoyer un message de remerciement**. Quel que soit le résultat du rendez-vous, **entretenez la relation pour la suite**. Il est essentiel d'établir des points réguliers avec les élus et les techniciens de votre ville pour être informé des projets d'aménagement à venir et pouvoir influencer les décisions des élus.

PARLER VÉLO PENDANT LA CAMPAGNE

Pendant la campagne, l'objectif principal est **d'amener les candidats à se positionner** et à s'engager publiquement sur la question du vélo. Il va donc falloir les convaincre de le faire, et pour ça vous pouvez :

- Participer aux réunions publiques et interpeller directement les candidats sur ce qu'ils comptent faire pour le vélo
- Rencontrer les candidats et recueillir leurs engagements
- Inviter les candidats à une balade à vélo dans votre ville
- Organiser des actions médiatiques : dessiner des pistes cyclables, faire des actions de sensibilisation dans les écoles
- Organiser un débat entre les candidat.e.s

Le Baromètre des villes cyclables : l'outil pour imposer le vélo dans la campagne

Le baromètre, c'est quoi ?

Le Baromètre des villes cyclables est une grande enquête nationale élaborée par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) sur les conditions de circulation à vélo en ville. L'objectif est d'évaluer la cyclabilité des villes françaises selon cinq thèmes : le ressenti général, la sécurité et le confort des déplacements à vélo, l'offre de stationnement et de services à destination des cyclistes. En une trentaine de questions, toutes les thématiques liées à la circulation en vélo sont abordées. Cette enquête permettra de connaître les villes qui sont les plus favorables au vélo et d'identifier les points à améliorer pour faire du vélo un moyen de déplacement accessible à toutes et tous, quels que soient votre âge ou votre niveau.

La première édition en 2017 avait rassemblé 113 000 réponses et avait permis de mettre en lumière un frein majeur à la pratique du vélo au quotidien : le sentiment d'insécurité à vélo, en raison notamment du manque d'infrastructures et du trafic motorisé trop intense. Cette deuxième édition sera donc l'occasion de voir quelles villes ont progressé et celles qui n'ont pas encore réalisé d'efforts significatifs.

Pourquoi c'est important ?

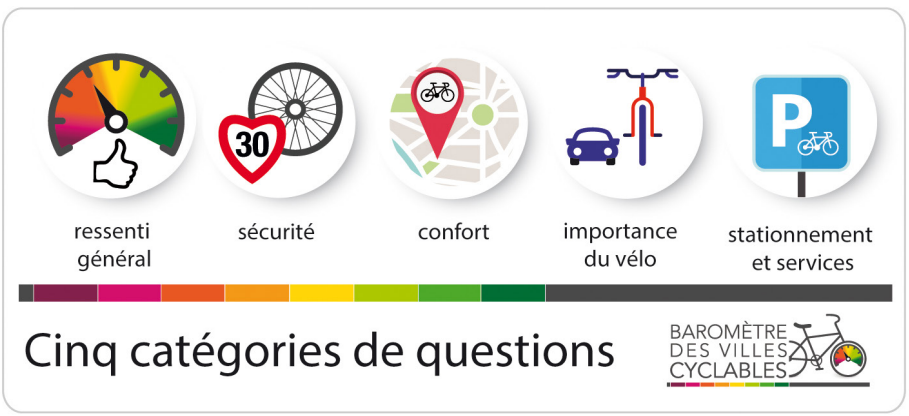
Au-delà de la comparaison entre les villes, les réponses au Baromètre sont l'occasion de montrer à votre commune à quel point les cyclistes sont nombreux, et surtout que les personnes qui veulent se mettre au vélo le sont encore plus. Ces réponses permettront à tous, élus, techniciens et militants, d'identifier les attentes des (futurs) cyclistes et de savoir ce qu'il faut mettre en place pour répondre à cette demande de plus en plus forte. Plus les réponses seront nombreuses, plus le vélo apparaîtra comme un moyen de déplacement légitime qu'il faut développer et encourager.

Lors de la précédente édition, beaucoup de communes franciliennes, y compris des grosses villes, n'avaient pas dépassé la barre des 50 réponses permettant d'être intégré au Baromètre. Nous ne pouvons que faire mieux cette année, et pour cela nous avons besoin de vous !

Comment participer, comment faire campagne ?

Le questionnaire sera en ligne sur le site de la FUB Parlons Vélo : *https://www.parlons-velo.fr/barometre-villes-cyclables* à partir du 9 septembre, et jusqu'au 30 novembre 2019. Pas besoin de vous inscrire, vous pouvez répondre directement au questionnaire de manière anonyme. Il n'est pas non plus nécessaire de faire du vélo régulièrement, que vous soyez un vélotafeur convaincu ou un cycliste occasionnel, votre avis compte.

Une fois que vous avez répondu, nous vous encourageons à diffuser le questionnaire le plus largement possible, en le postant sur les réseaux sociaux et en invitant vos proches à y répondre. Si vous êtes militant dans une antenne MDB, nous tenons à disposition à la Maison du Vélo à Bastille des flyers et des affiches. Les résultats seront publiés juste avant les élections municipales, en février 2020. ■



LES INFOS CLÉS DU BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

- Une enquête sur les conditions de circulation à vélo en ville
- Sur le site Parlons Vélo : *https://www.parlons-velo.fr/barometre-villes-cyclables*
- Du 9 septembre au 30 novembre
- Partagez autour de vous et diffusez sur les réseaux sociaux
- Résultats en février 2020

Comment bien entretenir son vélo

C'est la rentrée et bientôt l'automne pointera le bout de son nez, et avec lui la pluie, le froid et les feuilles mortes. Si nous sommes rarement ravis d'entrer dans cette période humide et morose, c'est aussi le cas de votre vélo. Voici quelques conseils pour le préparer à affronter sereinement les aléas de la météo. Bien sûr, on vous conseille d'entretenir régulièrement votre vélo, pas seulement avant l'hiver !

Par Raphaëlle Ancelin

LES FREINS

Qui dit pluie dit freins moins efficaces, il est donc important de bien vérifier vos patins de frein et les changer si nécessaire. Vous pouvez aussi nettoyer vos jantes pour une meilleure adhérence des patins de frein. Pour cela une éponge et un peu d'eau savonneuse suffisent. Faites attention à bien rincer pour enlever toute trace de savon, sinon vous risquez de ne plus freiner du tout. Vérifiez également que vos poignées de freins fonctionnent correctement. Si elles sont grippées, un peu de dégrippant comme du WD40 peut suffire.

LA TRANSMISSION

La transmission, l'ensemble chaîne, plateau(x), cassette et dérailleurs, est essentielle pour faire avancer votre vélo et il faut en prendre soin. Un bon nettoyage avant l'hiver vous évitera de dérailler. Du matériel entretenu est gage de sécurité et de durabilité.

ÉTAPE 1 : NETTOYER ET DÉGRAISSER

Si vous voulez éviter d'avoir les mains noires de cambouis, il est grandement conseillé de mettre des gants ! Commencez par retourner le vélo afin de pouvoir faire tourner la chaîne librement. Utilisez une petite brosse ou un petit tournevis pour enlever toute la saleté accumulée sur les galets, les pignons et les plateaux. Appliquez ensuite du dégraissant sur tous les éléments de la transmission et laissez agir cinq minutes puis frottez avec une brosse (une brosse à dent fera l'affaire). Rincez bien à l'eau claire. Si vous n'avez pas de dégraissant, vous pouvez toujours utiliser de l'eau savonneuse avec du produit vaisselle par exemple.

Si votre chaîne est particulièrement sale, vous pouvez la démonter pour la faire tremper, toujours dans du dégraissant ou de l'eau savonneuse.
Et si vous êtes adepte des gadgets vous pouvez utiliser un boîtier nettoyant, il suffit de mettre le boitier sur votre chaîne avec du dégraissant et de faire tourner le pédalier. L'avantage c'est que ça frotte dessus, dessous et sur les côtés et que vous n'avez pas à vous salir les mains.

ÉTAPE 2 : LUBRIFIER

À quoi ça sert de lubrifier votre chaîne ? Premièrement, ça évite les frottements de la chaîne sur les dents de votre groupe de vitesse (les pignons et les galets, etc.), et deuxièmement ça la protège de l'humidité et donc de la rouille. D'où l'idée de faire cette petite révision avant l'hiver !
Essuyez d'abord tous les éléments avec un chiffon (propre de préférence), et remontez la chaîne.
Pour lubrifier, il vous faut une huile adaptée. Il en existe en spray ou liquide et de différentes textures (pour temps sec ou vraiment humide). L'huile en spray est plus facile à appliquer mais souvent de moins bonne qualité. Il suffit de la pulvériser directement sur la chaîne en faisant tourner doucement le pédalier. Pour l'huile liquide, il faut la faire couler au goutte à goutte sur la chaîne. Encore une fois, la technique de la brosse à dents peut se révéler utile : déposez quelques gouttes dessus et passez la brosse sur votre chaîne sur tous les côtés.
Pensez aussi à passer les vitesses pour que l'huile pénètre bien partout.
Enlevez ensuite l'excédent d'huile avec un chiffon. Cela vous évitera non seulement de repeindre votre pantalon à la prochaine sortie, mais ça empêchera la chaîne de s'encrasser trop vite (plus il y a d'huile, plus les saletés y adhèrent).
Et voilà, votre vélo est paré pour affronter l'hiver et la pluie ! Bien sûr, si vous utilisez votre vélo tous les jours, il faut renouveler l'opération régulièrement, au moins une fois par mois.

Paris-Brie-Coulommiers : à l'Est toute, avec la grande balade MDB

Retrouvez le parcours de la grande balade annuelle MDB du 30 juin 2019 entre Paris et Coulommiers. Un récit pour ceux qui y ont participé, une mise en bouche pour ceux qui voudraient la faire à leur tour.

Par Yves Feiereisen

Le rendez-vous est fixé cette année dans la cour devant la gare de l'Est, à 8h. En ce lendemain de canicule, nous nous retrouvons à une quarantaine de cyclistes. Il s'agit de rejoindre rapidement la piste cyclable du canal de l'Ourcq, décrite sur le site de l'AF3V. Un aménagement cyclable intégral nous amène jusqu'à Claye-Souilly. Certains participants ont eux choisi de commencer la balade à Villeparisis, accessible avec le RER B. La piste cyclable est juste à côté de la gare.

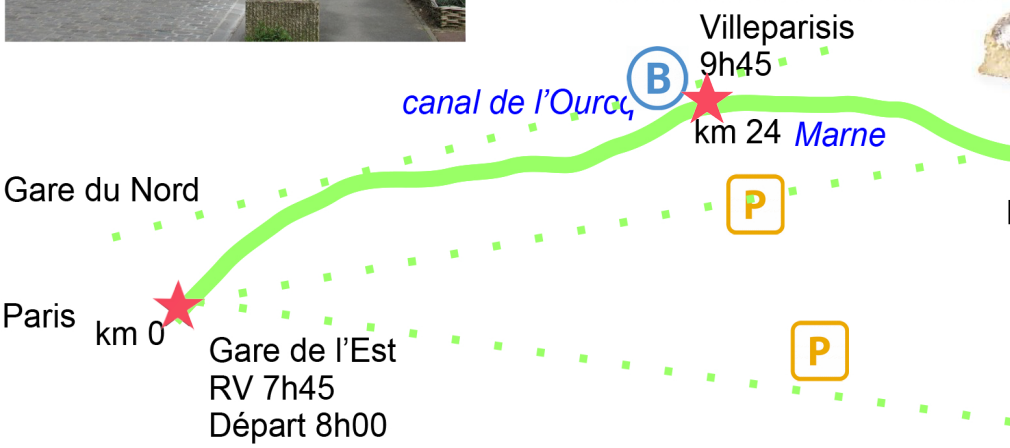
Par le canal de l'Ourcq

À Claye-Souilly, une zone 30 longeant le canal est interdite aux cyclistes, mais heureusement une piste cyclable existe. Entre Claye-Souilly et Meaux, la balade suit un itinéraire facile et tranquille qui croise régulièrement la Marne et le canal de l'Ourcq et passe au niveau de l'usine élévatoire de Trilbardou. À noter l'emprunt du chemin de halage de l'Ourcq à la sortie de Claye-Souilly, pour éviter 2 km sur la N4, une 2x2 voies sans aménagement. Nous avions demandé au préalable l'autorisation de passer à la ville de Paris, propriétaire du canal, car le chemin de halage est interdit à tous les cyclistes. Nous l'avons obtenue, après un mois et deux pages d'explications, mais pas tout à fait, puisqu'elle est conditionnée à un accord de la préfecture de Seine-et-Marne, qui lui n'est jamais arrivé...

La ville de Meaux est à mi-parcours de la balade, et nous avons trouvé en contrebas de la gare un lieu de pique-nique ombragé dans le jardin des Trinitaires, en bord de Marne, avec vue sur la cathédrale Saint-Étienne. L'itinéraire quitte progressivement la vallée de la Marne pour arriver sur le plateau de la Brie, que nous traversons par de petits villages pittoresques, comme Monceaux-les-Meaux.

Champagne ou abbaye bénédictine ?

Nous arrivons pour « l'heure du thé » au beau village de Jouarre, avec son abbaye bénédictine ; c'est le moment de faire une pause au pied de la tour romane, aux « Terrasses de la Crypte », qui vient d'ouvrir en ce début juillet : c'est le seul établissement ouvert le dimanche après-midi, avec la librairie/boutique tenue par les bénédictines de l'abbaye. Une descente de 3 km ramène les cyclistes pressés ou fatigués à la gare de La Ferté-sous-Jouarre, d'où un Transilien rapide rejoint la gare de l'Est.



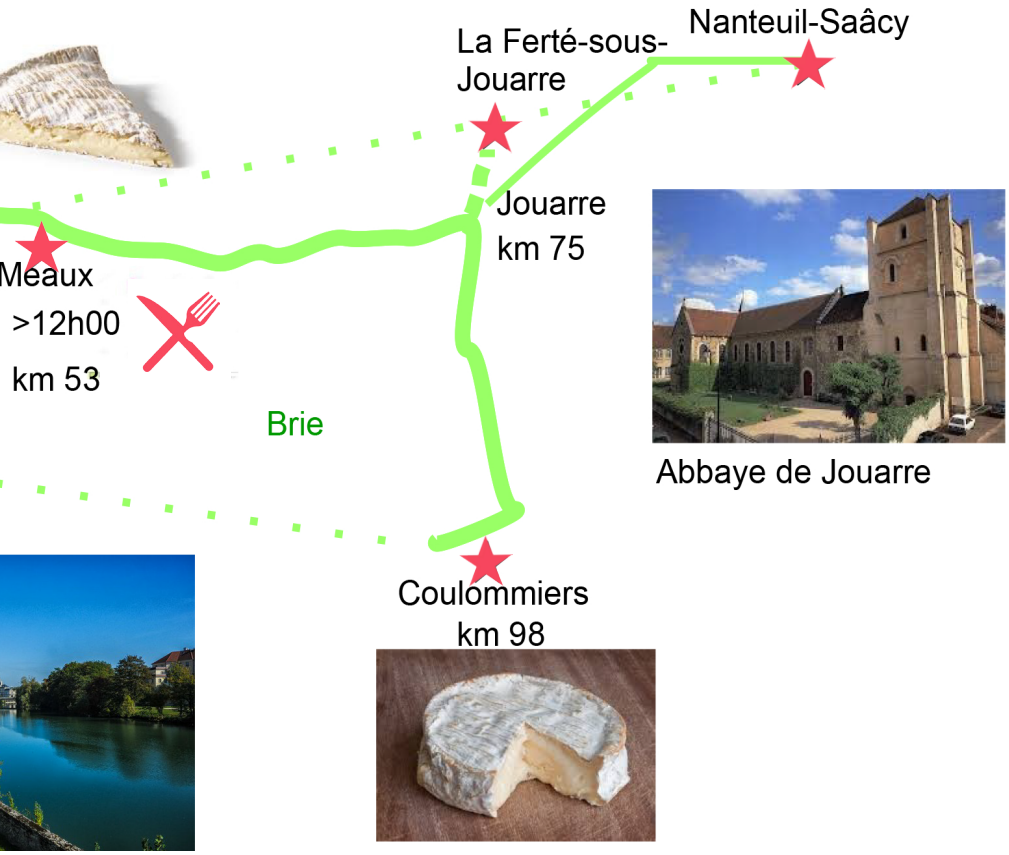
Meaux,Jardin de

La balade peut continuer vers la ville de Coulommiers. Au passage, nous admirons la butte de Doue construite par Gargantua selon la légende, ainsi que la commanderie des Templiers de Coulommiers. Le retour à partir de Coulommiers est pratique, en effet, on arrive à vélo sur le quai de la gare, terminus de la ligne directe Coulommiers-Paris gare de l'Est, l'embarquement d'un groupe est donc facilité.

Une variante Paris-Brie-Champagne est possible en suivant la vallée de la Marne sur 20 km au départ de La Ferté-sur-Jouarre, par exemple jusqu'à Nanteuil-sur-Marne. Il s'agit du dernier village d'Île-de-France, limitrophe avec l'Aisne, il est joliment niché au pied de collines plantées de vignobles. Dans le village suivant de Crouttes-sur-Marne, plusieurs vignerons offrent la possibilité de déguster leur champagne.

Au village voisin de Saâcy-sur-Marne (2 000 habitants), nous avons découvert lors des repérages de la balade un lieu inédit : le café culturel associatif « C'est déjà ça ». C'est un espace de vie sociale ouvert en 2016 (300 adhérents) avec un agenda qui mêle concerts, débats, expositions, etc. C'est l'occasion d'y faire une pause (vérifier les horaires d'ouverture), et d'échanger avec Stéphane, fondateur du collectif des Gilets Verts et coordinateur des activités du Café culturel, avant de reprendre le transilien à Nanteuil-Saâcy, dernière gare d'Île-de-France. L'effet d'aubaine du pass Navigo et du parking gratuit y amène en semaine 800 voitures ! ■

Le programme complet des balades à vélo de MDB est à retrouver sur notre site www.mdb-idf.org.



Abbaye de Jouarre

es Trinitaires

ITINÉRAIRE ET VARIANTES

Itinéraire global :
http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/paris-meaux-coulommiers_287355#6/51.000/2.000

Variante Paris-Brie-Champagne (jusqu'à Jouarre, commun avec l'itinéraire précédent) :

- Par le plateau : *https://www.openrunner.com/r/9952601*
- Par la vallée de la Marne : *https://www.openrunner.com/r/10425575*

Pour ceux qui souhaitent **continuer au-delà de l'Île-de-France**, il s'agit également de la véloroute V52, Paris-Strasbourg. Vous retrouverez sur la carte en ligne de l'AF3V l'itinéraire en projet, parfois un peu différent de celui suivi.

Tester son couple, à vélo sur les routes d'Irlande

L'Irlande, ses montées, son temps de chien et son flux intarissable de voitures… Autant d'épreuves pour le couple, finalement passées haut la main. Car l'Irlande, c'est aussi des paysages magnifiques, une nature préservée et de nombreux pubs et Bed&Breakfast pour se réconforter.

Par Pauline Vallée

Lorsqu'il est question de vélo et d'amour, on se figure le tandem comme le parfait briseur de couples. Mais, plus périlleux que le tandem, il y a le fait de faire croire à son conjoint, adepte du vélotaf intermittent par temps sec et relief plat comme la main, qu'une semaine à vélo dans le sud-ouest de l'Irlande en août équivaudrait aux paisibles balades parcourues à Pâques le long de l'EV6 entre Belfort et Dole... Oh, bien sûr, il faudra s'attendre à un peu de pluie, c'est l'Irlande quand même. Et puis, on lit ici que ce n'est pas tout à fait plat, mais bon rien d'alarmant, les paysages seront magnifiques et la bière coulera à flot.

Depuis Paris, direction Cherbourg avec sacoches et vélo à bord d'un Intercité normand, de ceux qui promettent des espaces vélo gratuits dans la limite du (faible) stock disponible, ce qui ne posera pas problème. L'embarquement avec Irish Ferries se fait au milieu des véhicules motorisés, et clairement, entre les camping-cars, les voitures, les motos, l'amicale vélo fait figure de tout petit club. Un petit club auquel, à l'aller comme au retour, on donne la priorité pour monter à bord et débarquer, ce qui reste une faveur bien agréable.

Après une toute petite nuit sur les sièges du ferry (cabines recommandées à l'avenir), les premiers coups de pédales pour arriver du port au centre-ville de la capitale nous indiquent que Dublin tarde à se mettre à l'heure vélo, malgré des associations plutôt actives. À part sur quelques tronçons privilégiés, pédaler à Dublin n'est pas selon les locaux, f*or the faint-hearted*, même au cœur du mois d'août. Un *garda* (policier) en embuscade sur son vélo me tance pour avoir grillé un feu rouge dans un moment d'inattention, et je dois mordre ma langue pour ne pas lui parler des nombreuses voitures garées sur les pistes cyclables ou des frayeurs causées par des chauffeurs de bus.

Un partage de la chaussée anxiogène

Les choses sérieuses commencent le lendemain lorsqu'il s'agit de rejoindre Cork en train (où les vélos sont acceptés sans souci et sans supplément à bord), point de départ de l'itinéraire vélo à proprement parler. C'est également le point de départ d'une prise de conscience : le pays, du moins dans cette région, n'est pas une contrée aisément cyclable et n'a pas encore mobilisé pleinement ses forces vers le cyclotourisme mais plutôt sur son « *scenic drive* » : la Wild Atlantic Way (WWA), très bien balisée en voiture et dont plusieurs guides, locaux comme français, n'hésitent pas à dire qu'elle peut se faire à vélo pour en prendre plein la vue. De fait, on frôle la publicité mensongère, l'EV1 dans la région ne recoupe pas complètement la WWA, qui offre certes de belles vues sur la mer mais au prix d'un partage de la chaussée passablement anxiogène. Spoiler : nous croiserons très peu de touristes à vélo lors de notre séjour.

Nous arrivons à Clonakilty sous une pluie battante pour retrouver un nid douillet de Bed&Breakfast, mode d'hébergement choisi pour ces vacances durant lesquelles nos hôtes nous chouchouteront. Les *Full Irish Breakfast* inlassablement proposés dans ces B&B seront un réconfort indéniable, un havre culinaire répété religieusement chaque matin avant d'affronter côtes et crachin. Crevés, quoique nos pneus tiennent bon, navrés du mauvais temps, nous nous ravitaillons régulièrement de pizzas commandées par téléphone.

Les paysages se méritent

Les jours suivants, nous découvrirons que les beautés de cette partie de l'Irlande se méritent et se paient d'un relief prononcé avec des côtes au pourcentage invraisemblable, surtout dans les *local roads* ou *boreens* qui permettent d'éviter les routes plus fréquentées au profit de la compagnie des vaches, des moutons et des ânes, sans aucune garantie sur le revêtement. On se retrouve ainsi à déranger les lapins au petit matin sur des routes de campagne désertes. On nous avait prévenus que le vent en Irlande se prenait surtout de face, mais il faut avoir

© Pauline Vallée

Ce ne sont pas les lacs du Connemara, mais la péninsule de Beara.

© Pauline Vallée

Route sinueuse et escarpée pour rejoindre le col de Caha.

fait du surplace en côte un jour que les locaux considéraient comme particulièrement venteux pour se rendre compte du phénomène.

Malgré tout, on traverse une région authentiquement sauvage, parsemée de petits villages de pêche charmants (Kinsale, Glandore, Union Hall, Schull) quoique défigurés par la circulation automobile : « *busy* », « *congestion* » sont des mots qui reviendront souvent dans nos discussions avec les Irlandais, qui semblent reconnaître le problème sans beaucoup s'en formaliser, et qui ont la fâcheuse tendance de conduire très vite.

L'arrivée dans la péninsule de Beara fournit l'occasion d'une pause de deux jours mais ne se fait pas sans frayeur, la faute une fois de plus aux routes irlandaises qui imposent sur des portions d'itinéraires de pédaler sur une *national road* très fréquentée jusqu'à Bantry. Quelques pianotages sur le téléphone plus tard, nous réservons deux sièges à bord d'un bus Eireann pour les 15 derniers kilomètres de nationale, en espérant que le chauffeur nous laisse mettre les vélos en soute. Nous décidons de pester sur le réseau routier irlandais dans un sympathique pub de Bantry, consolés par des bières, deux whiskies et quelques parties de Nintendo Switch.

Le bus est notre allié

Glengariff, où nous resterons deux jours, au grand dam de nos cuisses réclamant leur effort de pédale quotidien, est une petite ville côtière très appréciée des touristes, mais pas prise d'assaut pour autant ; les réserves naturelles et l'île de Garinish, peuplée de phoques peu farouches et d'essences exotiques, fournissent beaucoup d'occasions de balades avec des panoramas assez saisissants.

La dernière étape vélo pour rejoindre Killarney sera elle aussi finalement partagée entre vélo et bus, pour éviter les détours à rallonge et les routes nationales dont on nous dit qu'elles sont très fréquentées. Dernière étape donc direction Kenmare depuis Glengariff, derniers exploits cyclistes, en empruntant sous un temps brumeux la route sinueuse et escarpée du col de Caha et le tunnel qui fait passer du comté de Cork, notre terrain de jeu jusque-là, au comté de Kerry.

Vélo loisir ou vélo utilitaire ?

Killarney ne fait pas démentir notre impression des villes irlandaises. Ce point de chute pour explorer toute la région côtière du Sud-ouest absorbe un nombre impressionnant de touristes, et sous des airs un peu Disneyland se transforme en enfer de circulation, dont locaux et élus commencent à se plaindre ouvertement, tout en apportant des solutions qui n'ont pas fait leurs preuves (routes et parkings supplémentaires pour désengorger le trafic). Si en revanche nous remarquons un nombre impressionnant de vélos et de locations de vélos, bien plus que dans toutes les villes traversées jusque-là, c'est que Killarney est le point de départ d'un immense parc national qui peut se sillonner à pied, à vélo ou en calèche, et où nous aurons le temps de croiser une paisible famille de cerfs dans la forêt qui borde le centre-ville. Killarney reste l'exemple parfait de notre séjour de cette dichotomie à laquelle l'Irlande n'échappe pas entre un vélo loisir ponctuellement développé et un vélo utilitaire pas encore pris au sérieux.

Nous retraverserons le pays de Killarney à Dublin en bus, là-encore sans souci pour mettre nos deux montures en soute et sans supplément, pour dire adieu à la capitale autour de quelques bières dans le nord de la ville, tout en profitant du musée quasiment neuf installé dans des entrepôts douaniers et consacré à l'émigration irlandaise dans le monde, absolument indissociable de l'histoire et de l'ADN de l'île. Notons que le pays, narquois, nous offrira juste avant notre dernier B&B une averse aussi brève que diluvienne nous laissant aussi trempés que si on avait abordé Dublin à la nage.

Finalement, les engueulades sous les averses au milieu d'une côte n'ont pas eu raison du couple. Les centaines de kilomètres de nature préservée, les mésaventures vite transformées en anecdotes et les bonnes bières auront toujours raison d'infrastructures peu propices à de tranquilles balades. Mais je suis prévenue : l'été prochain, on pédalera à plat, au Danemark ! ■

© Pauline Vallée

Les alliées du voyage… Pour les Irlandais, un demi est déjà une pinte !

Le vélo dans la cour des grands ?

Le vélo s'est taillé une belle place dans les médias tout au long de l'été. À tel point que l'on se demande s'il ne serait pas en train de devenir un sujet comme un autre.

Par Abel Guggenheim

L'objectif principal de cette revue de presse est de sélectionner et de commenter quelques productions médiatiques susceptibles d'intéresser et d'éclairer les lectrices et lecteurs de Roue Libre. Mais le suivi régulier de ce qui paraît permet aussi de repérer les évolutions en cours.

Une des évolutions les plus intéressantes est la parution, dans la presse grand public, d'articles et de dossiers consacrés au vélo sur un mode banal, c'est-à-dire ne jouant ni sur le pittoresque, ni sur le catastrophisme ou le spectaculaire, de mieux en mieux documentés et informés. Ils rendent ainsi compte de façon naturelle des avantages individuels et collectifs de la progression du vélo comme mode de déplacement.

Jeune cadre à vélo dans *Les Échos*

Après avoir le 28 mai consacré un article au Plan Vélo de la Seine-Saint-Denis, *Les Échos* publie le 31 juillet « *Strasbourg, Lyon, Paris... ils vont tous les jours au boulot à vélo* ». Rien à y apprendre pour qui lit Roue Libre, mais on appréciera de voir dans ce quotidien économique une photo d'un jeune cadre en costume renouant le lacet de son soulier bien verni en appuyant son pied sur le cadre de son vélo. Et surtout de lire dans la bouche de vélotafeurs (le terme figure dans le texte) et vélotafeuses des citations qu'on trouverait aussi bien dans les revues des associations cyclistes.

Le 1er août, le dossier principal de l'hebdomadaire *Le Point* est intitulé « *La sagesse du vélo* ». En couverture Éric Fottorino sur un Brompton orange, devant une station du métro parisien. Il est longuement interrogé : « *Les cyclistes sont porteurs d'un changement politique. Ils nous obligent à faire bouger la ville. Plus ils seront nombreux, plus nous serons obligés de faire un grand Yalta de la rue* ».

Cet entretien est suivi d'articles concrets sur le vélo comme « *ami de la santé* », sur des innovations techniques, et surtout de trois pages intitulées « *Qu'est-ce qui fait pédaler Copenhague ?* ». Elles se terminent par une citation de Marie Kastrup, responsable du plan d'aménagement cyclable de la ville : « *C'est une question de volonté politique. Si on peut envoyer une Tesla sur la Lune, on doit pouvoir rendre Paris cyclable* ».

La ville de Paris communique

Cette volonté politique, la ville de Paris affirme nettement la mettre en oeuvre, en particulier dans un numéro spécial de 20 pages de son magazine de grande diffusion *À Paris*, simplement intitulé « *À vélo* ». En interne aussi, le vélo est mis en avant : le dossier principal du n°66 (juin 2019) de *Mission Capitale*, magazine des personnels de la Ville, est intitulé : « *Grands chantiers, nos équipes à l'oeuvre* ». En couverture, Charlotte Guth, cheffe de la mission aménagements cyclables de la direction de la voirie et des déplacements (DVD), qui est également interviewée dans le dossier : « *La DVD intervient très en amont pour déterminer les endroits où installer les pistes et le type de piste [...]. Cela nécessite la synthèse de tous les besoins et usages sur l'espace public, à savoir les vélos, les piétons, les espaces verts, les pompiers, les bus et arrêts de bus, les voitures...* ».

Les incivilités au coeur des débats

Mais cette médaille a son revers. Le mot « incivilité » est de plus en plus employé dans les médias. Pour des raisons difficiles à comprendre, les cyclistes sont souvent pris comme exemple de personnes commettant des incivilités.

Après une chronique sur RMC le 2 juin, pleine d'erreurs et d'approximations (« *emprunter la piste cyclable lorsqu'elle existe, c'est obligatoire* », « *changer de voie dans les embouteillages est interdit* », ...), l'équipe Check News de *Libération* rétablit les faits dans un article très pertinent (9 juin 2019), mais intitulé « *La hausse du nombre de cyclistes tués est-elle due à leurs incivilités ?* ».

Ces mêmes « incivilités » ont été souvent évoquées après le décès du Maire de Signes (Var), écrasé le 6 août 2019 par le conducteur d'une camionnette à qui il avait reproché le dépôt sauvage de gravats. Le 8 août 2019 sur BFMTV,

©Ville de Paris

La couverture du hors-série du magazine *À Paris*.

Philippe Laurent, maire de Sceaux, ville menant pourtant une politique très favorable aux cyclistes (Roue Libre n°161, page 6), explique : « *des incivilités je ne sais pas moi, des personnes qui roulent très vite à vélo sur les trottoirs et qui mettent en difficulté des personnes âgées par exemple, [...], on assiste à ça tout le temps, moi-même si je passe deux ou trois heures à pieds dans ma ville, je vais constater ça* ».

Les cyclistes sont aussi souvent associés aux problèmes posés par les trottinettes électriques. L'*Association Philanthropique Action contre l'anarchie urbaine vecteur d'incivilité*, dont l'un des animateurs est le mari d'une pianiste de l'Opéra de Paris heurtée par un de ces engins et victime d'une grave fracture au bras droit, a été reçue au Ministère des Transports : « *Nous avons donné plusieurs pistes, comme l'assurance des opérateurs et des conducteurs et l'immatriculation des trottinettes et des vélos pour rendre possible les poursuites* » (*Le Monde*, 13 août 2019). Mais cette association mentionne parmi ses « amis », sur son site *apacauvi.org*, la fédération française des motards en colère. Ceci explique peut-être cela. ■

AGENDA

15 septembre

Osez le Vélo !

Balades, atelier de réparation, essai de vélo électrique, bourse aux vélo et apéro

De 10 à 18h

Sous la halle de Milly-la-Forêt

16 septembre

Début de la Semaine européenne de la mobilité - Action co-vélotaf

17 septembre

Projection du film *Why We Cycle* suivie d'un pot et d'un débat

20h30

Cinéma le Figuier Blanc (3,50€) 16-18 rue Grégoire Collas, 95100 Argenteuil

19 septembre

Journée du vélo et des mobilités alternatives

Village des mobilités : vente de vélos d'occasion, réparation, marquage Bicycode, découverte des applis vélo et des cartes en ligne

12h-19h

Projection en plein air de Why We Cycle

20h

Carré des Sciences - Centrale Supélec

21 septembre

Balades à Pantin sur inscription

De 10h à 13h : balade des Faubourgs de Pantin à Montreuil

De 14h30 à 17h30 : découverte de la Plaine de l'Ourcq de Pantin à Bondy

Bibliothèque Elsa Triolet, 102 Avenue Jean Lolive, 93500 Pantin

Cortège Mobilité de la marche pour le climat

14h

Départ de l'Avenue de Breteuil (Duroc) jusqu'à Bercy

20-21 septembre

Journée sans voitures

De 11h à 13h : parade à vélo

Départ à la Mairie du Pré-Saint-Gervais, 84B rue André Joineau

Stand Est-Ensemble à Vélo à la journée sans voiture aux Lilas

Place au vélo à Alfortville organise une balade vers Paris

MDB Massy participe au festival d'art de rue « Encore les beaux jours »

Action de Vélo à Saint-Denis pour alerter sur les effets néfaste du projet « Saint Denis enlève tes bretelles »

26 septembre

Stand Saint-Denis à vélo

Au forum Grand Huit à l'université Paris 8 Saint-Denis

13 octobre

Fête du vélo à Saint-Prix

De 14h à 17h

Mairie de Saint-Prix, 95390 Saint-Prix

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

Merci aux contributeurs et contributrices : Catherine Christin, Catherine Mollière, Didier Couval-Grima, Jean-Pierre Patrix, Raphaëlle Ancelin, Bruno Mahouche, Yves Feiereisen, Pauline Vallée, Abel Guggenheim, Loïc Lejay.

L'été est-il-propice à l'abandon de vélos ?

Par Loïc Lejay, MDB Velyve à Brunoy et Val d'Yerres

© Loïc Lejay

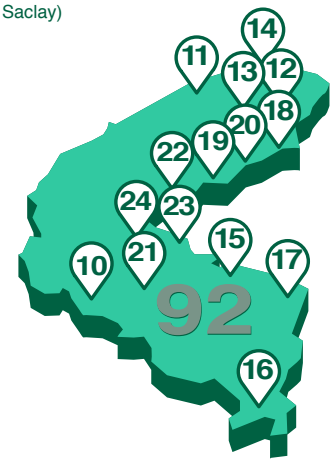
Un parking vélo pas très accueillant pour les cyclistes de la gare RER D de Brunoy.

Un soir de fin août, je compte pas moins de six vélos épaves au garage vélo de la gare RER de Brunoy. Sur une capacité de 16 arceaux sous abri, en accès libre, ça commence à faire beaucoup ! Mais que fait la police municipale ? Alors que je m'apprête à la saisir en m'appuyant sur un modèle de procédure existant dans d'autres villes, je tombe sur une page du site *Service.public.fr*. Mais là, je vois qu'on oriente les villes et leurs services techniques vers une procédure qui me semble ni pratique, ni adaptée aux vélos. Extrait : « *Les cycles qui sont à l'état d'épave sur les trottoirs doivent être considérés comme des déchets. Par conséquent, ils doivent être traités comme tels par les collectivités, notamment par le biais de la procédure de destruction des véhicules hors d'usage.* »

En prenant comme référence une réponse ministérielle à une question d'un sénateur, le site oriente les services techniques à mettre ces vélos à la ferraille et à les traiter comme des voitures HS ! Mais nulle indication des précautions à prendre, par exemple pour apposer une étiquette durant quelques jours ou semaines, avant de retirer ces vélos.

Et surtout, rien concernant la possibilité de remettre ces vélos, ou ce qu'il en reste, à l'atelier vélo associatif le plus proche, voire de monter un partenariat avec lui pour répéter ces opérations. Je propose que MDB fasse remonter le problème à la FUB pour que, sur la base d'expériences réussies de certaines collectivités, elle contribue à diffuser la procédure la plus aboutie possible.

Les antennes MDB en Île-de-France



Maison du Vélo - Paris Bastille
MDB
courrier@mdb-idf.org

75 - PARIS

1. MDB Paris
   courrier@mdb-idf.org

77 - SEINE-ET-MARNE

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

91 - ESSONNE

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

93 - SEINE-SAINT-DENIS

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

94 - VAL-DE-MARNE

27. Place au vélo à Alfortville
    alfortville@mdb-idf.org
28. Val de Bièvre à Vélo
    valdebievre@mdb-idf.org
29. MDB Ivry-Vitry-Choisy
    ivryvitrychoisy@mdb-idf.org

95 - VAL-D'OISE

30. Bezons-Argenteuil
    bezons.argenteuil@mdb-idf.org
31. MDB - Vallée de Montmorency
    vallee.de.montmorency@mdb-idf.org
32. Eaubonne à Vélo
    eaubonne@mdb-idf.org
33. MDB Saint-Prix à Vélo
    saint-prix-a-velo@mdb-idf.org

78 - YVELINES

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

92 - HAUTS-DE-SEINE

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