

ROUE LIBRE

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



Coronapistes, une révolution durable ?





SOMMAIRE

Dossier

3

La révolution des coronapistes en Île-de-France

La grande couronne ne veut pas rester en marge

Paris et la petite couronne en pointe sur les coronapistes

Retour sur les résultats de comptage

Les aménagements temporaires emblématiques du déconfinement

Les carrefours cyclables protégés

Revue de presse

12

Cinq mois de coronapistes dans la presse

Actualités

13

Du monde pour un aménagement cyclable du Ring des Ulis !

Balade

14

Balade au parc André Citroën avec l'antenne de Clichy

Voyage

16

Un million de coups de pédale

Événement

18

Convergeons à la rentrée !

Agenda

19

ÉDITORIAL

Une rentrée particulière

En cette rentrée, il n'y a jamais eu autant de monde sur les pistes cyclables. Le vélo s'impose comme le geste barrière des Franciliens pour leurs déplacements. Ce mouvement est facilité par la mise en place de nouvelles pistes cyclables temporaires : les coronapistes. En quelques semaines, des aménagements sont apparus là où parfois nous les réclamions depuis des années. Sur la RD920 dans le sud des Hauts-de-Seine, sur le pont de Neuilly pour accéder à la Défense, avenue de Paris à Vincennes ou encore sur le carrefour Pompadour dans le Val-de-Marne. Nous vivons depuis le déconfinement une révolution du vélo !

Pour autant, les vieux réflexes sont toujours là. Aux premières récriminations des automobilistes, certaines collectivités se sont empressées de démonter les pistes nouvellement installées. La préfecture de police a voulu imposer le port du masque aux cyclistes, avant de faire machine arrière face à l'incompréhension suscitée par cette décision. Plus que jamais, notre mobilisation associative est indispensable si nous voulons préserver et amplifier cette dynamique en faveur du vélo.

La reprise de l'épidémie n'est pas sans conséquence sur nos activités associatives. La Convergence aura lieu – sous réserve que les conditions sanitaires le permettent – le premier samedi d'octobre dans un format inédit. Dans le respect des gestes barrières, nous reprenons nos différentes actions associatives dans un contexte où la demande de vélo est forte pour nos vélo-écoles, nos ateliers et nos bourses aux vélos. Enfin, nous tiendrons notre assemblée générale à l'automne pour se retrouver et préparer ensemble les prochaines étapes de la vie de MDB.

Je vous souhaite une excellente rentrée à vélo.

Alexis Frémeaux
Président de MDB



La rentrée en fanfare du vélo en Île-de-France

Vous n'allez pas reconnaître l'Île-de-France à la rentrée. Avec sa centaine de kilomètres de *coronapistes* et ses cyclistes toujours plus nombreux, notre région a vécu une transformation accélérée au cours de ces derniers mois. Un changement qu'il faut maintenant pérenniser et amplifier.

Par Louis Belenfant

Auriez-vous imaginé il y a quelques mois vivre une telle rentrée à vélo ? La crise du Covid-19 a totalement rebattu les cartes de la mobilité en Île-de-France. Voilà que des dizaines, ou plutôt des centaines, de nouveaux et nouvelles cyclistes débarquent sur les routes à vos côtés. Avouez qu'en tant que militant.e cycliste, cela donne le sourire. On se sent d'un coup beaucoup moins seul à porter une cause qui se transforme en profond mouvement de société.

La révolution des *coronapistes*

Cette révolution du nombre, qui ne fait que commencer c'est certain, est aussi une révolution de l'infrastructure. Vous allez pouvoir profiter de dizaines de kilomètres d'infrastructures cyclables supplémentaires par rapport à septembre 2019. Les *coronapistes* ont fleuri un peu partout au printemps. Des barrières que l'on pensait impossibles à faire tomber ont été renversées. Cette piste sur la chaussée du pont de Neuilly, vous croyiez vraiment l'État capable de la sortir du chapeau en deux semaines alors que toutes les collectivités nous opposaient depuis des années que c'était impossible ? Et l'avenue du Général Leclerc pour laquelle MDB s'était battue à Paris ? Et l'avenue de Paris à Vincennes et Saint-Mandé ? On pourrait continuer à égrener encore longtemps les exemples d'axes où la voiture régnait jusqu'ici sans partage, et où les cyclistes pointent aujourd'hui le bout de leur roue. À Paris, dans le Val-de-Marne, en Seine-Saint-Denis et dans les Hauts-de-Seine, dans l'agglomération de Paris-Saclay ou encore celle d'Évry-Courcouronnes...

Tous ces aménagements ne sont pas le seul résultat de la crise sanitaire. C'est aussi la récompense d'une mobilisation générale de l'ensemble des associations vélo. Pendant que les Franciliens étaient encore confinés, les associations ont sollicité les collectivités, des mairies jusqu'à la Région, pour pousser la mise en place de pistes cyclables

temporaires lors du déconfinement le 11 mai. Ce travail, mené sous l'impulsion du Collectif Vélo Île-de-France dont MDB est un des membres fondateurs, a trouvé un écho favorable. La Région a officialisé son soutien à hauteur de 300 millions d'euros au projet du réseau express régional vélo, le RER V. Dans sa forme temporaire comme définitive. Les départements de petite couronne et Paris ont sorti des plans ambitieux. Des villes et des agglomérations se sont aussi mobilisées : Versailles, Montreuil, Pantin, Cergy-Pontoise... Au total, on comptait cet été plus de 100 km de *coronapistes* en Île-de-France.

Les cyclistes ont très vite été au rendez-vous. 5 000 par jour sur la RD7 au Kremlin-Bicêtre avant l'été. 4 500 sur le Pont de Neuilly, plus de 3 000 sur l'avenue de Paris à Vincennes et Saint-Mandé, sans compter les plus de 15 000 sur la rue de Rivoli à Paris.

Jamais gagné

La liste des victoires est longue. Elle ne doit pas éclipser pourtant ces endroits où la mobilisation n'a pas suffi. Ces villes où les pistes ne sont jamais arrivées, voire ont été retirées. Les cyclistes

de grande couronne (voir encadré) en savent quelque chose. La suppression des *coronapistes* sur la D14 dans le Val-d'Oise et entre les ponts du Pecq et de Chatou dans les Yvelines ont marqué les esprits. Il aura suffi de quelques jours à peine pour les voir surgir, puis disparaître.

Ces deux exemples nous rappellent une chose : la bataille pour le vélo n'est jamais gagnée. Repenser les villes et y faire davantage de place pour les piétons et les cyclistes est un combat de longue haleine. Il demande de repenser un système conçu pour la voiture et par les automobilistes. De sortir de schémas de pensée profondément ancrés et qui ont valeur d'évidence. Et ça, même la crise sanitaire ne peut en avoir raison en quelques semaines.

Restez mobilisé.e.s !

Votre implication, dans les associations, auprès de vos élus, est donc toujours nécessaire. Penser une stratégie, convaincre, militer, mobiliser... et recommencer ! Y compris dans les territoires où l'en pense la cause du vélo acquise, le retour en arrière n'est jamais impossible. L'État et la Région

LA GRANDE COURONNE NE VEUT PAS RESTER EN MARGE

La grande couronne n'a pas autant attiré les regards sur ses *coronapistes* que Paris et la proche banlieue. Et pour cause : les aménagements temporaires y restent beaucoup plus rares. Saluons tout de même le volontarisme et l'ambition des agglomérations d'Évry-Courcouronnes, de Cergy-Pontoise, de Paris-Saclay et de villes comme Massy ou Versailles qui ont toutes proposé à leurs habitants des pistes transitoires. Toutes ces collectivités ont comme point de commun d'avoir en face d'elles des associations vélo et des antennes MDB actives et reconnues.

Ailleurs, c'est un peu le grand vide. Yvelines, Val-d'Oise, Seine-et-Marne et Essonne, aucun de ces quatre départements n'a su mettre en place de stratégie cyclable de déconfinement aussi ambitieuse que les départements voisins de petite couronne. Les quelques annonces ont rarement été suivies d'effets. On a même connu des reculs à la va-vite et sans aucune concertation sur la D14 à Montigny-lès-Cormeilles et avenue Gabriel Péri à Argenteuil, obtenue par les associations vélo du 95, et sur la D186 entre le Pecq et Chatou, attendue par Réseau Vélo 78.



DOSSIER

ont beau annoncer leur soutien financier à la transformation des pistes temporaires en pistes définitives, les pressions de l'ancien monde sont bien là. Dans le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis ou les Hauts-de-Seine, ces départements au réseau de *coronapistes* conséquent et ambitieux, certains maires poussent déjà pour démanteler les pistes devant le retour des bouchons. En tant que cycliste, vous savez bien que ce sont les voitures et non les vélos qui créent les embouteillages, que le vélo est LA solution. Mais vos élus n'en sont pas tous là.

Alors, allez-y, prenez contact avec vos maires fraîchement élu.e.s. Le début de mandat est le moment idéal pour entamer une relation de travail constructive. Faites-leur aussi savoir lorsque vous êtes contents d'avoir des aménagements temporaires car les râleurs ont toujours tendance à parler plus fort que les gens satisfaits. Un courrier, un mot sur les réseaux sociaux, sont des petites choses parfois très utiles. La pérennisation des *coronapistes* ne se fera pas sans vous. La mobilisation continue !

Un territoire de conquête pour le vélo

Comment expliquer ce contraste entre les zones les plus éloignées de Paris et le cœur de la métropole ? Quelques premiers éléments de réponse. Pour



Aménagement d'une trajectoire centrale matérialisée dans la rue de Mazières à Evry-Courcouronnes (91). © Benoit Carrouée

commencer, la voiture y reste très compétitive en termes de temps de parcours par rapport au vélo et aux transports en commun, avec un urbanisme qui favorise encore largement les déplacements motorisés. Ensuite, la part modale du vélo y est encore assez faible avec une pratique qui reste dans de nombreuses zones tournée vers les loisirs. Une situation qui n'incite pas nécessairement les élus à en faire plus pour le vélo du quotidien, considérant que leurs électeurs sont avant tout des automobilistes. Enfin, en grande banlieue, le vélo présente de manière générale un fort potentiel pour le rabattement vers les gares, ce qui en période

de distanciation physique dans les transports, n'était pas évident à promouvoir.

Heureusement, les quelques collectivités citées plus haut ouvrent la voie et montrent qu'il est possible de développer le vélo du quotidien à l'échelle de bassin de vie en grande couronne. Les départements et les agglomérations promettent par ailleurs des politiques cyclables sur le long terme et d'accompagner la mise en oeuvre du RER V. Espérons qu'avec le travail et la pression bienveillante des associations locales, ces promesses se transforment en actes. La grande couronne peut elle aussi être cyclable. ■

Paris et la petite couronne en pointe sur les coronapistes

Si la grande couronne francilienne n'est pas en reste sur l'urbanisme tactique, c'est bien à Paris et en petite couronne que l'on a vu fleurir les *coronapistes* lors du déconfinement. Avec parfois des aménagements très emblématiques.

Par Clara Sannicolo

Il y a quelques mois encore, personne ne s'attendait à de telles annonces. À l'approche du déconfinement le 11 mai, Paris et les départements de couronne ont réalisé des promesses d'aménagements temporaires pour le moins ambitieuses : 40 km de pistes cyclables dans le Val-de-Marne, 40 km dans les Hauts-de-Seine, 60 km en Seine-Saint-Denis et 50 km à Paris.

Les pistes temporaires ont changé la donne

Des grands axes auparavant anxiogènes, et que l'on pensait parfois perdus pour

la cause cycliste, ont bénéficié d'un aménagement temporaire, comme par exemple :

- La RD920, la RD906, la RN13 et le Pont de Neuilly dans les Hauts-de-Seine,
- La RD86, la RD120 et la RD7 dans le Val-de-Marne,
- La RD410, la RN3 et la RN2 en Seine-Saint-Denis,
- Le boulevard Saint-Michel, l'avenue Saint-Jacques, l'avenue du général Leclerc, la rue de Rivoli et les portes d'Orléans et de Montreuil à Paris.

Outre les pistes elles-mêmes, une avancée historique a révolutionné la pra-

tique du vélo : celle de l'aménagement de grands carrefours. L'aménagement temporaire du carrefour Pompadour à Créteil (94), de la place de Catalogne à Paris et de plusieurs carrefours à Noisy-le-Sec (93) a augmenté le sentiment de sécurité des cyclistes, y compris aux intersections où ils sont le plus vulnérables. Les chiffres de fréquentation des nouveaux aménagements ont confirmé leur nécessité.

Des chiffres de fréquentation inédits

La méthode de comptage commune aux associations membres du Collectif a per-



© Sante Consiglio

La coronapiste sur la D86 à Choisy-le-Roi (94).

mis d'objectiver la fréquentation des pistes cyclables temporaires vis-à-vis du public comme des élus et des services techniques des collectivités. Les bénévoles, parmi lesquels de nombreux membres des antennes MDB, ont compté dans plus de 100 lieux stratégiques en Île-de-France.

La part modale vélo en Île-de-France était de 1,9% en 2018 ; lors des comptages sur les pistes temporaires, le vélo peut atteindre les 20% du trafic sur chaussée.

La révolution cyclable ne fait que commencer

Les départements de petite couronne, et plus rarement la ville de Paris, n'ont pas pu réaliser toutes les pistes temporaires annoncées. La faute à l'opposition de certains maires, à des obstacles techniques ou encore au refus ponctuel de la préfecture de police de Paris...

La dynamique du printemps n'est plus celle de septembre. Aujourd'hui, nous

voici entrés dans une phase d'adaptation et de consolidation, ou au contraire de suppression des *coronapistes*. Des habitants et des élus font pression pour retirer des aménagements à Noisy-le-Grand, Drancy ou encore Rosny-sous-Bois. La rentrée sera décisive pour montrer à celles et ceux qui doutent encore que ces aménagements sont déjà devenus indispensables pour les Francilien·ne·s. ■

RETOUR SUR LES RÉSULTATS DE COMPTAGE

Une centaine de points de comptage, plus de 520 comptages effectués fin juillet et des résultats qui reflètent l'engouement des Francilien·ne·s pour le vélo depuis le déconfinement.

La part du vélo dans le trafic sur la chaussée a atteint des records partout en petite couronne :

- 9 % le long de la D86 à Choisy et Créteil,
- 11 % sur la D410 à Saint-Denis et sur la D14 à Saint-Ouen,
- 13 % à Cachan sur la D920,
- 20 % sur la D7 au Kremlin-Bicêtre et sur la D906 à Châtillon,
- 27 % sur le Pont de Clichy.





Les aménagements temporaires emblématiques du déconfinement

Par Aymeric Cotard

78

YVELINES : LES PISTES PÉRENNES DE VERSAILLES

À Versailles, le déconfinement n'a pas été l'occasion d'imaginer de nouveaux axes cyclables provisoires, mais d'accélérer un plan déjà dans les cartons : les pistes aménagées sont donc d'ores et déjà définitives !



© Collectif Vélo Ile-de-France

75

PARIS : PORTE DE MONTREUIL

La cinquième commune de la région en nombre d'habitants s'engage fortement pour le vélo (8 km de pistes créées par la commune avant le déconfinement) : sécuriser le reste de l'itinéraire principal est incontournable ! Un point

noir devient ainsi, en quelques semaines, un carrefour très bien aménagé, à l'image de la Place de la Catalogne ! Attention désormais à préserver la sécurité des cyclistes les jours de marché...



© Collectif Vélo Ile-de-France

95

VAL D'OISE : RD14 SUPPRIMÉE À MONTIGNY-LÈS-CORMEILLES

Toute la région se couvre de pistes cyclables temporaires ? Non, un département résiste encore et toujours à l'envahisseur et, face à l'inefficacité de sa seule réalisation, la supprime au bout de quelques jours...



© Collectif Vélo Ile-de-France

75

PARIS : AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC

Leclerc est enfin libéré. Après une longue bataille de MDB avec Paris en Selle, l'AUT IdF et les riverains, une piste cyclable est enfin apparue à l'occasion du déconfinement sur cet axe emblématique du sud de Paris. Les Parisiens apprécient tout autant que les banlieusards.



© Collectif Vélo Ile-de-France



93

**SEINE-SAINT-DENIS ;
D37, AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE À BAGNOLET**

Le Conseil départemental a annoncé très tôt son plan de déconfinement à vélo dont certains kilomètres disposaient déjà d'aménagements, mais insatisfaisants. C'est le cas par exemple sur l'avenue de la République à Bagnolet où la bande cyclable trop étroite ne protégeait pas les cyclistes des vitesses excessives et des refus de priorité à droite. Ceci n'est plus qu'un mauvais souvenir !



© Collectif Vélo Ile-de-France

92

HAUTS-DE-SEINE : PONT DE NEUILLY

Le Pont de Neuilly était un des principaux points noirs d'Ile-de-France. Reliant la capitale au premier quartier d'affaires européen, emprunté par deux des lignes de transports en commun les plus fréquentées (RER A et métro 1), il voit passer chaque jour environ 150 000 véhicules motorisés. Désormais, il accueille également environ 4 500 cyclistes quotidiens !



© Collectif Vélo Ile-de-France

91

ESSONNE : RUE DE LA DIVISION-LECLERC

Une coupure cyclable dans une rue à deux voies, à sens unique et sans stationnement ? C'est possible lorsque la rue compte un peu de dénivelé et que la gestion du trafic favorise les raccourcis pour les véhicules motorisés ! La réaffectation d'une des deux voies automobiles aux vélos, dans les deux sens, sous le pont du RER C, a permis de faciliter le quotidien des très nombreux cyclistes du plateau de Saclay.



© Collectif Vélo Ile-de-France

94

VAL-DE-MARNE : CARREFOUR POMPADOUR

No-bike land emblématique, le carrefour Pompadour a été aménagé en urgence par le Val-de-Marne pour créer une continuité cyclable le long du TVM, une ligne de bus empruntée par plus de 15 millions de voyageurs par an. Avec beaucoup d'ambition - et l'aide du Collectif - est apparu le 1^{er} giratoire hollandais de France qui permet enfin de relier la base de loisirs de Créteil et le parc inter-départemental des sports.



© Collectif Vélo Ile-de-France





La révolution des carrefours cyclables protégés

Après le déroulement express des *coronapistes* partout en Île-de-France, une nouvelle révolution a lieu : celle des carrefours protégés. Les premiers carrefours cyclables « à la néerlandaise » de France ont déjà vu le jour à Noisy-le-Sec (93), à Créteil (94) et à Paris. De quoi s'agit-il ?

Par Stein van Oosteren, porte-parole du Collectif Vélo Île-de-France et Rivo Vasta, chargé de mission aménagements cyclables

France vs. Pays-Bas

En France, le carrefour habituel ressemble à une sorte de *no man's land* où les vélos et les voitures doivent « se débrouiller » ensemble. L'absence de séparation entre les vélos et les voitures rend ces intersections impreunables pour les néo-cyclistes. Ce sont de véritables ruptures urbaines qui découragent fortement la pratique du vélo.

Aux Pays-Bas, les carrefours sont accessibles à vélo pour tous grâce à une astuce simple : les vélos et les voitures sont séparés. Le vélo ne suit pas dangereusement la voiture, mais reste dans sa piste cyclable. Si le vélo tourne à gauche – le mouvement le plus dangereux – il traverse le carrefour en deux temps. Le cycliste perd donc un peu de temps, mais la société gagne un carrefour accessible à vélo pour 100 % de la population néerlandaise. Le résultat : un déplacement sur quatre se fait à vélo aux Pays-Bas, et trois enfants sur quatre se rendent seuls à l'école.

Noisy-le-Sec : un premier carrefour à la néerlandaise

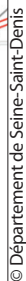
Un premier carrefour temporaire à la néerlandaise a été aménagé à Noisy-le-Sec en Seine-Saint-Denis en mai 2020, au carrefour entre la D40 et la D933 (ex-N3). Le papa et sa fille à vélo sur la photo n'ont plus besoin de « se jeter » devant les voitures et d'attendre au milieu d'un tourbillon de voitures avant de tourner à gauche. Le carrefour devient littéralement un jeu d'enfant : ils en feront tranquillement le tour sur la piste verte. Les potelets jaunes aux angles les protègent des voitures qui ne pourront plus leur couper le chemin.

Cette réussite a été rendue possible grâce à l'urbanisme tactique : on teste des aménagements avec des équipements de chantier. Si l'aménagement ne fonc-



En haut : carrefour sécurisé à Utrecht (Amsterdamstraatweg / Marnixlaan).
En bas : carrefour classique de région parisienne sans piste cyclable et sans îlot de protection à Fontenay-aux-Roses (rue Boucicaut / avenue Dolivet).





Extrait du plan du carrefour, exposé avec l'aimable autorisation du département de la Seine-Saint-Denis.

Les plus avisés d'entre vous objecteront que le dessin n'est pas entièrement exemplaire, notamment avec certains angles qui sont trop secs pour être pris en tout confort à vélo. Rappelons cependant que le carrefour a été redessiné en restant dans la contrainte d'un aménage-

Créteil : le giratoire de Pompadour

Début juin 2020, c'était le tour au giratoire de Pompadour à Créteil, dans le Val-de-Marne, de devenir cyclable. Avant, cette intersection très routière par laquelle transitent chaque jour 40 000 véhicules (dont de nombreux poids-lourds) était un véritable « hachoir à vélos » qui était même dangereux pour les voitures (voir ici). Après les travaux,

effectués par le département Val-de-Marne et l'État (Direction des routes d'Île-de-France), le giratoire est devenu beaucoup plus cyclable (et marchable !), y compris parfois pour des enfants, comme le montre la photo, malgré un environnement encore très routier.

Qu'est-ce qui a changé ? Une vidéo tournée par le Collectif Vélo Île-de-France explique la transformation. D'abord, les vélos sont séparés des voitures par une piste cyclable autour du giratoire. Détail crucial : la séparation est large, dans le but d'aménager un véritable espace tampon avec une fonction très précise : séparer les vélos et les voitures et contraindre ces dernières à croi-



DOSSIER

ser les vélos à un angle plus ouvert pour mieux les voir (diminution de l'angle mort) et plus lentement.

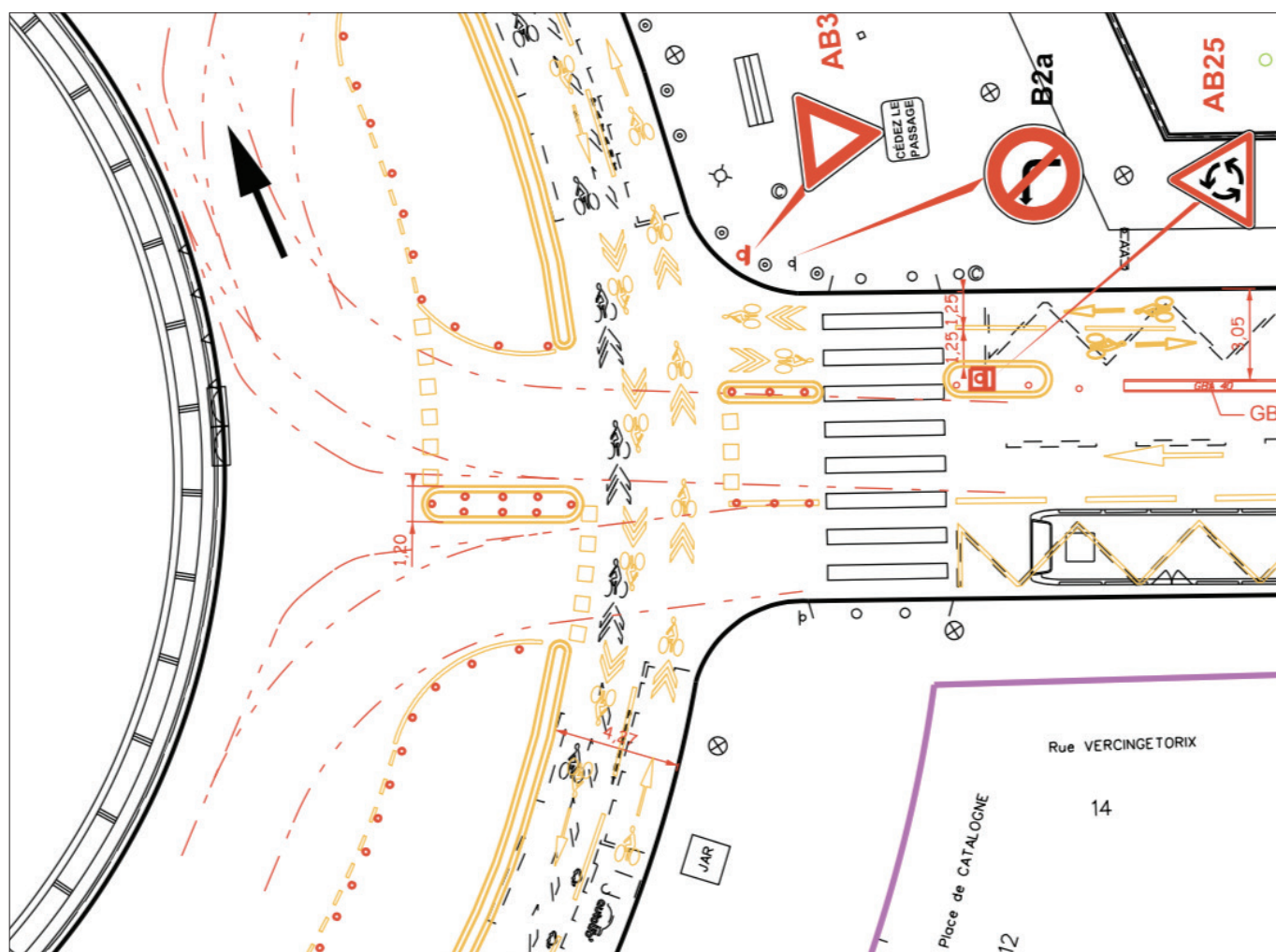
Ensuite, les accès au giratoire ont été réduits de deux à une seule file pour chaque entrée et chaque sortie. Ce « pin-cement » augmente la sécurité routière de deux façons. Premièrement, il baisse la vitesse et deuxièmement, il évite l'accident classique par « masquage » : le premier véhicule qui s'arrête pour laisser passer un piéton ou un vélo et qui masque un second véhicule sur l'autre file qui, lui, ne s'arrête pas.

Enfin, l'anneau cyclable est ici prioritaire et de façon clairement visible. Les véhicules sortants ont un cédez-le-passage explicite à l'anneau cyclable (en matière de priorités avec des aménagements cyclables séparés, l'explicite est toujours préférable à l'implicite) et les véhicules entrants doivent céder le pas-



© Aymeric Cotard

Une scène inimaginable il y a encore un mois.



© Ville de Paris

Extrait du plan : on aperçoit l'espace tampon de 5 m qui permet de stocker une voiture entière en entrée de giratoire pour céder le passage à l'anneau central, et en sortie pour céder le passage à l'anneau cyclable. Le plan est disponible sur le site de la mairie du 14^{ème} arrondissement (merci à elle).



sage aux vélos dans l'anneau, puis une seconde fois aux véhicules dans l'anneau.

L'aménagement n'est pas parfait. D'abord, l'espace tampon, de 3,5 à 4 m, n'est pas assez large pour contenir un véhicule entier. Conséquence : les voitures qui cèdent le passage aux voitures débordent nécessairement sur la piste cyclable. Ensuite, le choix de maintenir 9 m (deux voies) dans l'anneau central motorisé se traduit en pratique par des vitesses qui restent très élevées, même si l'amélioration est sensible par rapport à la situation antérieure. Or, on le sait, les vitesses élevées se traduisent par un taux de respect des priorités bien plus inférieur. De fait, les refus de priorité restent fréquents, en particulier en sortie de giratoire. Enfin, l'une des *coronapistes* (D86 ouest) a été retirée, remettant cette entrée à deux voies avec le retour du risque d'accident par masquage, renforcé par l'augmentation des vitesses. Bref, une dégradation sensible de la sécurité des cyclistes et des piétons.

Malgré cela, ce giratoire, qui était un véritable mur infranchissable pour les cyclistes et où l'on ne voyait que des cyclistes aguerris et des cyclistes sur trottoir, a fait un grand pas en direction de la civilité, et est devenu plus accessible pour des publics (séniors, familles...) qui n'envisageaient même pas le prendre jusque-là.

Paris - Place de Catalogne

Une troisième intersection emblématique est la place de Catalogne dans le 14^{ème} arrondissement à Paris. Ce rond-point très large était anxiogène à vélo, jusqu'à ce que Paris le rationalise d'une façon impressionnante fin juin 2020 dans le cadre des *coronapistes*.

Avant, c'était un vaste espace non hiérarchisé, avec priorité aux véhicules entrants, où les voitures tentaient de se croiser tant bien que mal. La petite bande cyclable n'apportait aucune protection pour le vélo ; elle les mettait plutôt en danger en les plaçant dans les angles morts des voitures.

Après la transformation, les vélos disposent d'une piste cyclable séparée des voitures par un espace tampon de 5 m de large. Cette largeur (plus importante qu'à Pompadour) permet aux voitures d'attendre leur tour « dans » l'espace tampon, sans déborder sur la piste cyclable.

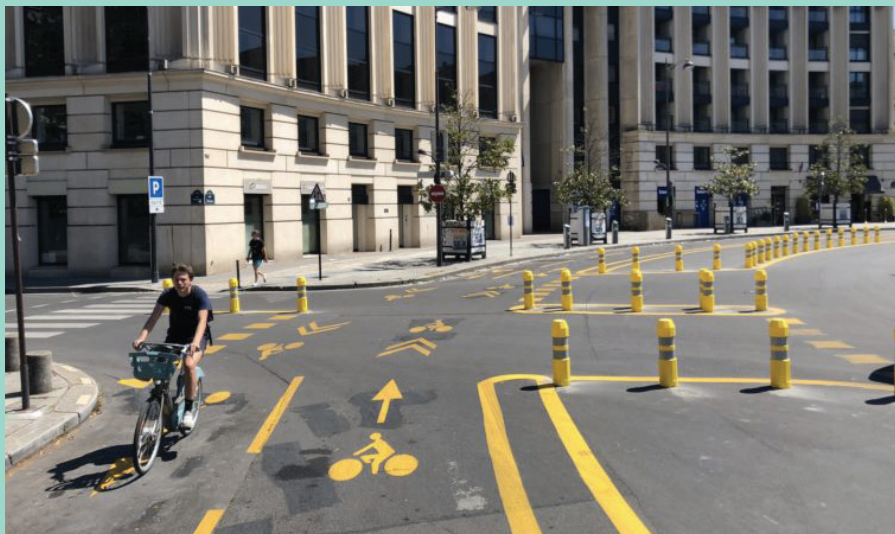
La deuxième révolution de ce carrefour est le nouveau régime de priorité. Fonctionnant jusqu'alors sur un mode rond-point (priorité aux entrants, ce qui est la norme à Paris, mais très peu répandu ailleurs en France et dans le monde), il est désormais basé sur le fonctionnement plus classique du giratoire avec priorité à l'anneau central... et à l'anneau cyclable, comme à Pompadour. C'en est presque un symbole : le premier giratoire parisien est également le premier giratoire cyclable de Paris !

Troisième particularité : cet anneau cyclable est même bidirectionnel ! L'avantage est de taille : le vélo n'a plus besoin de faire tout le tour pour tourner à gauche, mais peut prendre directement à gauche sur le giratoire. Cet aménagement met ainsi fin à un constat récurrent depuis l'ouverture de la piste Alain, celui des cyclistes empruntant le trottoir pour

continuer sur le boulevard Pasteur et qui ne faisaient pas le tour du rond-point.

Autre astuce : pour éviter que les voitures stationnent sur la piste cyclable, les places de livraison sont décalées et reproduites dans l'espace tampon aménagé. Mais la Ville a bien pris soin d'interdire tout stationnement dans la dizaine de mètres avant les intersections entre les vélos et les voitures afin de bien garder la visibilité mutuelle. Les places de livraison ont été aménagées dans l'espace tampon, mais s'arrêtent bien en amont des traversées pour assurer la covisibilité.

La révolution des carrefours ne fait que commencer. Elle est cruciale car une ville cyclable ne commence pas par les pistes cyclables, mais par des carrefours sécurisés. C'est là que les accidents sont les plus nombreux, et c'est donc là aussi qu'il y a un (nouveau) monde à gagner. ■





Cinq mois de coronapistes dans la presse

Les pistes cyclables temporaires, rapidement appelées *coronapistes* sur les réseaux sociaux, ont été un des sujets majeurs du déconfinement. Louées par les cyclistes, décriées par les automobilistes, elles ont incarné une petite révolution qui, je l'espère, laissera quelques traces dans nos rues.

Par Abel Guggenheim

Les historiens nous diront un jour quand et par qui le terme *coronapiste* a été créé. Tout ce qu'on peut dire aujourd'hui, c'est que le mot-dièse #coronapistes est apparu sur Twitter le 15 avril 2020. On parle souvent de pistes temporaires, parfois provisoires. Dans un article du *Parisien* du 9 juin, « Vélo : comment la Seine-Saint-Denis s'organise pour pérenniser les coronapistes », Vincent Malard, responsable du plan vélo 93, explique : « On préfère les appeler pistes cyclables de transition car elles sont la préfiguration d'aménagements définitifs ».

Le concept est décrit et expliqué par Adrien Lelièvre dans *Les Échos* dès le 30 mars, sous le titre « Pistes cyclables temporaires, bannissement des voitures : les grandes villes s'adaptent au coronavirus », citant Bogota, Berlin, New York, Mexico et Calgary comme premières villes dans cette dynamique.

La première mention que j'ai trouvée dans la presse de l'intention d'un élu français d'en réaliser date du 13 avril 2020 dans *Midi Libre*, qui rend compte d'un tweet du maire de Montpellier, Philippe Saurel : « Dernière visioconférence avec l'association Vélocité, un projet concerté : la Ville de Montpellier va créer des infrastructures urbaines provisoires, le temps du confinement. La ville sans circulation automobile nous permet d'envisager de réduire une discontinuité cyclable ».

Attirer de nouveaux cyclistes

Le 23 avril, *Le Parisien* donne la parole à Dominique Riou, chargé d'études au département Mobilité Transport de l'Institut Paris Région : « Le vélo offre une utilisation plus rationnelle et compacte du réseau de voirie. Si une voie urbaine a une capacité de l'ordre de 800 voitures par heure, une piste cyclable de même dimension (de 3,5 à 4 m) va pouvoir accueillir quatre à cinq fois plus de vélos. Booster le vélo en sortie de confinement apparaît donc comme une des solutions pragmatiques pour que le système de

transport collectif se remette en route sans se gripper ».

Ces aménagements, surtout destinés à attirer de nouveaux cyclistes, procurent aussi aux cyclistes confirmés un gain de temps et une sensation de raccourcissement des distances, expliqués sous le titre « Mais dis-donc, c'est tout près ! » dans un article du 10 juin sur le blog *Isabelleetlevélo* : « Les pistes cyclables efficaces ou les voies réservées aux vélos rendent proches des lieux qui paraissent éloignés. En ville ce n'est pas la distance qui est un obstacle, ce sont les obstacles qui rendent le parcours impossible ».

Une pérennisation incertaine

Ce qui intéresse aujourd'hui les cyclistes, c'est de savoir si ces pistes cyclables seront effacées ou rendues définitives.

Le Monde du 30 mai publie un entretien au titre long et explicite : « Ne laissez pas la voiture reprendre la place : Elisabeth Borne, la ministre de la transition écologique, veut pérenniser les pistes cyclables temporaires ».

Mais les pistes tracées dans plusieurs villes ont disparu rapidement. Le record de la plus faible durée de vie d'une *coronapiste* semble pouvoir être attribué à celle de l'avenue Gabriel Péri à Argenteuil, dont *Le Parisien* du 31 mai raconte l'épopée sous le titre « Argenteuil : la piste cyclable supprimée au bout de trois jours ». Dans le *Courrier Picard*, un article du 20 juin montre par écrit et en vidéo une manifestation de membres de l'association Véloxigène pous-

sant leurs vélos, au son d'une marche funèbre, dans le centre d'Amiens.

Dans d'autres villes, les *coronapistes* annoncées tardent à se réaliser, mais leur pérennisation est d'ores et déjà annoncée, comme à Paris. Les « 50 kilomètres de lignes cyclables d'ici à l'été » dessinés sur une carte publiée sur Twitter le 14 mai par Anne Hidalgo sont présentés par toute la presse comme déjà réalisés : *Paris Match* du 28 mai voit « des cyclistes nombreux sur les 50 kilomètres incluant les rues au-dessus des lignes de métro 1, 4 et 13 » et le site *figaro.fr* écrit le 5 juin : « Au lendemain de la fin du confinement et dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, 50 kilomètres de pistes supplémentaires provisoires ont vu le jour ».

Et le 10 août, *Le républicain Lorrain* propose comme « vote de la semaine » dans son édition de Metz de répondre à la question suivante : « Êtes-vous favorable à la pérennisation des « coronapistes » à Metz ? »

« Les pistes cyclables provisoires créées depuis le coronavirus et surnommées « coronapistes » ont leurs adeptes. Un peu moins du côté des automobilistes. Et vous qu'en pensez-vous ? » Le résultat de ce sondage au moment où j'écris ces lignes donne 51 pour et 45 contre. ■



Le quai du point du jour à Boulogne-Billancourt (92).



Du monde pour un aménagement cyclable du Ring des Ulis !

À l'appel des antennes MDB de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, nous étions plus de 85 cyclistes samedi 6 juin matin pour réclamer un franchissement sécurisé du Ring des Ulis pour les vélos et les piétons.

Par Marie Gallois (MDB Vélo à Bures) et Jean-Marc Weulersse (Paris Saclay à vélo)

Le Ring des Ulis : une coupure cyclable majeure en Île-de-France

Répertorié comme l'une des 35 coupures urbaines prioritaires à résorber en Île-de-France, le Ring des Ulis est un grand échangeur infranchissable à vélo. Il dessert la zone d'activités de Courtabœuf où plus de 25 000 personnes travaillent quotidiennement. Des travaux pour un montant de plus de 50 millions d'euros sont en cours pour ajouter des voies de circulation automobiles.

Le projet était initialement un projet de l'État qui prévoyait une piste bidirectionnelle longeant la voie rapide RN118. Depuis qu'il a été repris par le Département de l'Essonne, cette piste rapide sans conflit a disparu. Nous contestons l'actuel projet qui est une piste en bordure des nouveaux giratoires routiers, mettant les cyclistes en danger à chaque intersection, notamment lors des traversées de bretelles d'accélération vers la RN118 puis l'A10, et n'assurant pas la continuité avec le territoire alentour.

Les associations cyclistes, MDB et la FCDE, soutenues par plusieurs maires, demandent une réelle sécurisation basée sur l'étude de nos propositions

concrètes faites pour ce dossier complexe impactant les 40 prochaines années. Des arbitrages devaient être décidés en urgence car les travaux sont déjà engagés, mais depuis 5 mois, silence radio. Nous avons relancé plusieurs fois le Département ainsi que la Communauté d'agglomération, sans succès.

Manifester pour remettre le vélo au cœur des négociations

L'objectif était de se remettre autour de la table pour obtenir les arbitrages les plus favorables à nos propositions d'aménagements cyclables faites en début d'année. La décision de ce rassemblement a été prise spontanément 6 jours avant ; l'événement déclencheur a été l'annulation par nos interlocuteurs d'une réunion sur ce sujet.

Nous avons communiqué très largement sur les réseaux sociaux et, dès la veille, la manifestation avait déjà produit son effet puisque nous avons obtenu 3 rendez-vous avec la Sous-Préfecture, la Communauté d'agglomération et le Conseil départemental !

La manifestation s'est déroulée au Sud et au Nord du Ring, sans se rejoindre, trop dangereux : RING INFRANCHISSABLE s'il fallait le démon-

trer ! Ce fut un beau rassemblement :
• différentes prises de paroles d'élus des Ulis, Orsay, Palaiseau et Marcoussis, de conseillers départementaux et des cyclistes présents ;

• un journaliste du Parisien était au rendez-vous au Sud du Ring et a écrit un article ;

• beaucoup de nouveaux contacts ont été pris, notamment avec des cyclistes des Ulis.

La mobilisation continue !

La réunion avec le Département s'est déroulée sans avancées significatives, mais nos propositions vont être étudiées par le bureau d'étude. Elles continuent à être reconnues comme intéressantes mais nécessitent un budget supplémentaire.

Les prochaines étapes sont les rencontres avec la Sous-Préfecture et la Communauté d'agglomération. En parallèle, nous relançons les collectivités pour obtenir le plus de soutiens possibles. Enfin, MDB et le Collectif vélo Île-de-France nous apportent leur aide en sollicitant la Région, voire l'État, pour des soutiens financiers. Les actions continuent sans relâche, dans la dynamique créée par la manifestation. ■



© José Le Moigne



Balade au parc André Citroën avec l'antenne de Clichy

Une balade urbaine facile pour découvrir l'Ouest Parisien, parsemée d'anecdotes historiques et de monuments.

Par Patrick Roland (Clichy à vélo)

Cette courte balade urbaine de 30 km ne présente pas de difficulté et convient pour la demi-journée. Partant de notre point central dans Clichy, devant le Pavillon Vendôme, nous contournons le marché du centre pour le second rendez-vous à Levallois-Perret. De superficie légèrement inférieure, cette célèbre ville limitrophe a une densité de population un peu supérieur. La rue Baudin traverse toute la ville, et nous passons devant l'ancienne usine Delage devenue chocolaterie, puis usine d'horlogerie...

Sa nouvelle antenne MDB, créée ce printemps, propose aussi une balade mensuelle. Nous faisons un arrêt place Marie-Jeanne Bassot pour emmener nos voisins. L'octroi franchi, Neuilly-sur-Seine nous accueille et nous contournons la statue équestre du duc d'Orléans pour le boulevard d'Inkermann. La place Winston Churchill, accessible par la piste cyclable de l'avenue du Roule, notre dernier point de rencontre, permet de retrouver d'autres participants de Neuilly, de Paris ou d'ailleurs. Neuilly aussi a désormais son antenne MDB et notre groupement crée une dynamique pour nos actions locales. La nouvelle bande cyclable de la rue Louis Philippe améliore la liaison vers la traversée de l'avenue Charles de Gaulle.

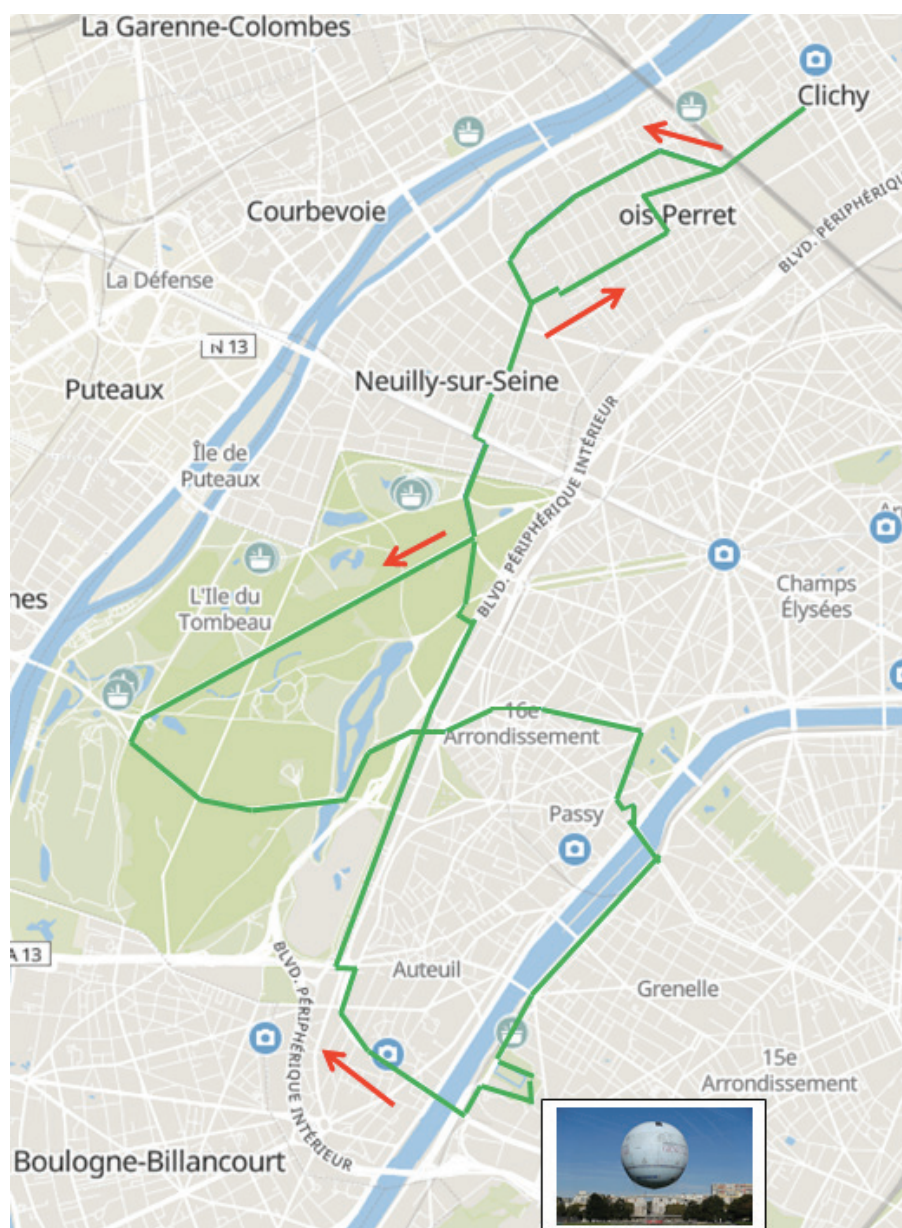
Dans un champ à deux pas du boulevard des Sablons, Antoine-Augustin Parmentier, agronome et scientifique, devint célèbre pour avoir cultivé les premières pommes de terre en France en 1785. Notre chemin traverse le Bois de Boulogne par l'allée de Longchamp sur la piste et l'avenue de l'Hippodrome interdite à la circulation motorisée jusqu'au carrefour des cascades, où dans les années 1890, le vélocipède vivait son âge d'or, de jeunes gens se retrouvaient pour s'adonner à cette nouvelle pratique corporelle.

Le chemin de ceinture du Lac Inférieur piétonnisé conduit à la porte de la Muette

et l'avenue Henri Martin nous guide en pente douce jusqu'à la place du Trocadéro pour nous confondre un moment avec les touristes. Par la rue Benjamin Franklin en descente, on atteint la place du Costa Rica et la rue de l'Alboni en impasse et pavée. Mais une goulotte facilite

le passage de quelques marches avec le vélo incliné pour rejoindre le tablier routier du pont de Bir Hakeim.

Sous le viaduc ferroviaire du métro et sous les flashes des photographes, on suit la piste parmi les modèles et jeunes





INFOS PRATIQUES

- **Itinéraire global** : 30 km
- **Type** : route
- **Niveau** : débutant
- **À voir** :
 - Le monument aux morts pour la France en opérations extérieures en hommage aux soldats morts à l'étranger dans le jardin Eugénie-Malika Djendi.
 - Le ballon captif, dans le parc André Citroën, s'élève à 150 m et offre une vue panoramique de Paris. Il indique le taux de pollution et la qualité de l'air.

mariées entre les colonnades métalliques. Sur le Quai de Grenelle, puis le Quai André Citroën, une piste cyclable récente nous mène directement pour une petite pause au parc inauguré en 1992 sur le site de l'ancienne usine. Dans le jardin Eugénie-Djendi, un monument aux morts pour la France en opérations extérieures en hommage aux soldats morts à l'étranger vient d'être installé en novembre dernier. Un ballon captif, s'élevant à 150 m, offre une vue panoramique de Paris. Il indique aussi le taux de pollution et la qualité de l'air.

La balade reprend par le pont du Garigliano, construit en 1967. Auparavant se trouvait à cet emplacement le viaduc d'Auteuil, comportant deux étages, pour les trains de la Petite Ceinture en haut et pour la circulation générale et les piétons en bas. Le boulevard d'Exelmans équipé de bandes cyclables relie directement à la porte d'Auteuil. Nous retrouvons le calme sur la piste de l'allée des fortifications à la lisière du Bois de Boulogne jusqu'à la porte de la Muette. Une variante de retour évite la porte Maillot et le chantier du tramway des Maréchaux.

Après l'ambassade de Russie, une passerelle franchit le boulevard périphérique face à l'avenue de Pologne, puis un sentier rejoint la route de Suresnes et le chemin de la route des lacs. Après

la traversée de l'allée de Longchamp, on retrouve le boulevard des Sablons et Neuilly. La rue d'Orléans ramène au boulevard d'Inkermann et passe devant l'hôpital franco-britannique rue Voltaire à Levallois-Perret. La rue du Président Wilson longe le parc de la Planchette,

puis la rue Paul-Vaillant-Couturier fait la jonction avec Clichy pour l'arrivée par la rue de Neuilly. ■

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





Un million de coups de pédale

Tout quitter pour partir à vélo jusqu'à Budapest : la recette de Milène pour fuir la lassitude.

Par Milène Fenin

J'avais un petit appartement dans une grande ville, un CDI, un engagement dans une association de mon quartier et je voyais mes amis le week-end. J'avais tout et pourtant, insidieusement, la lassitude s'est installée en moi. Elle était là de temps en temps, le dimanche soir surtout. Parfois, elle restait un peu plus et nous passions la journée ensemble. Elle a finalement décidé de ne plus repartir et, pour ne pas qu'elle triomphe tout à fait, c'est moi qui suis partie. J'ai quitté mon travail, mon appartement, ma ville. J'ai pris conscience que je pouvais changer ce quotidien que je trouvais terne pour quelque chose de coloré et pétillant. Voyager, oui, mais où ? Et surtout, comment ?

La mise en route

Après avoir étudié toutes les alternatives, j'ai trouvé un mode de voyage lent, économique et écologique : le vélo. J'ai découvert alors une communauté et tout un univers de possibilités.

Un vélo, deux sacoches, une tente, pas de réchaud, des cartes papier. Des cartes pour aller où ? J'ai choisi mon itinéraire selon un critère précis : il fallait absolument que le chemin soit plat ! En partant du sud de la France, je commencerai par le canal des deux mers, je longerai en-

suite la côte jusqu'à Nantes où je pourrai emprunter l'Eurovélo 6 réputée pour être la plus plate d'Europe. Elle me conduirait jusqu'à Budapest. L'itinéraire était tracé, il ne restait plus qu'à pédaler.

24 avril 2019, Aucamville (Tarn-et-Garonne), le jour du départ est enfin arrivé ! J'avais choisi cette date un peu au hasard, il fallait bien mettre une croix sur le calendrier. Le vélo qui prenait la poussière dans le garage a été nettoyé, réparé et huilé, les sacoches sont chargées, les pneus gonflés. Le premier coup de pédale est toujours le plus difficile. Il faut laisser sa famille, ses amis et son confort derrière et avancer vers l'inconnu. Je savoure les premiers kilomètres et ces sensations nouvelles. Le bruit des pneus sur la route, de la chaîne qui prend son rythme, le paysage qui défile doucement. Je profite de cette liberté tant recherchée.

En ce début de printemps, il fait encore froid et surtout humide. Cette première semaine sur le canal des deux mers me fait l'impression d'un bizutage. La pluie froide et incessante transperce mes vêtements qui ne sont ni imperméables ni assez chauds. Mon corps a du mal à prendre le rythme, c'est une première pour lui de faire du sport tous les jours ! Il y a peu de cyclistes et donc très peu de campings ouverts à cette période. Les paysages

sont un peu monotones mais le parcours est facile pour une débutante comme moi, surtout au début de ce périple. Le passage des écluses par les péniches est un spectacle que j'aime admirer ; le ballet de ces immenses portes, les bateaux qui montent ou descendent, la force et le mouvement de l'eau, les mécanismes qui grincent. Les kilomètres le long du canal défilent et peu à peu, j'apprends à organiser mes journées. Je fatigue moins, le corps s'habitue, le montage et démontage de la tente se fait plus rapidement.

Après quelques centaines de kilomètres, j'arrive à Bordeaux. Je découvre alors les difficultés qu'il peut y avoir à circuler à vélo, à se repérer, à cohabiter avec les voitures, les piétons, les trottinettes... Je redécouvre surtout le bruit de la circulation, des travaux, des magasins, la musique à chaque coin de rue ; les lumières dans tous les sens, des enseignes aux feux de signalisation ; les odeurs de nourriture, de pot d'échappement et de canalisation qui s'entremêlent. Toutes ces sensations me donnent le vertige. C'est ensuite Royan qui m'ouvre ses bras et avec elle, la première étape de mon voyage se termine. J'aperçois l'océan.

De l'Atlantique au Rhin

Sur la Vélodyssée, les paysages se transforment. Au fil des jours, l'océan devient un confident, un ami. Chaque matin, il me tarde de le retrouver, de le suivre, de le découvrir. Le vent est froid, le plus souvent de face, ce qui ne facilite rien. Mais les décors dans lesquels j'évoque me font vite oublier les difficultés. Les rencontres se font plus régulières. Je partage souvent ma route avec des voyageurs qui me nourrissent de leurs histoires. Le quotidien sur le vélo est désormais plus évident. J'ai pris de l'assurance, je suis à l'écoute de mon corps et de mon environnement. J'ai la sensation d'avoir développé un instinct qui me guide, me dirige vers la bonne route, les bonnes personnes. Les campings sont maintenant plus nombreux et les habitants ouvrent volontiers leurs portes (de maison ou de bateau !) pour un café ou pour une nuit à l'abri de la pluie et du gel.



Le canal des deux mers.



Karl (mon vélo) devant l'océan Atlantique.

Ce matin, l'océan qui a partagé mon quotidien, celui que j'ai poursuivi durant tous ces kilomètres, est loin, caché par la brume. Ce doit être sa manière de me dire qu'il est temps de nous séparer. Saint-Brévin-Les-Pins est là. Je quitte la Vélodyssée, je change de cap et roule droit vers l'est.

Je délaisse la mer pour les terres. C'est le long de la Loire à vélo que je poursuis ma route. On me l'avait beaucoup vantée, mais j'en suis déçue. L'itinéraire m'enchantait peu, les châteaux et les villes sont magnifiques, mais j'ai appris à aimer le silence, la solitude, la nature. Moi qui préférais l'agitation des villes, je les fuis désormais. À l'approche de la Suisse, je retrouve une nature verdoyante. La vallée du Doubs m'offre des paysages grandioses que je ne soupçonnais pas. Les rencontres se suivent mais ne se ressemblent pas. C'est pour ces belles discussions, ces moments de partage, ces expériences que j'ai enfourché le vélo. À chacune d'entre elles, le temps s'arrête.

La poursuite du Danube

Après un peu plus de deux mille kilomètres sur les routes françaises, je traverse ma première frontière : la Suisse. J'y découvre un spectacle fabuleux qui vaut largement de pousser le vélo : les vertigineuses chutes du Rhin.

L'arrivée en Allemagne s'accompagne de rumeurs insistantes au sujet d'un dénivelé important. Je reste confiante, j'ai lu que la pente serait douce et qu'elle

peut se gravir sans grande difficulté. Évidemment, ce n'est pas le cas. Les journées de canicule rendent ces étapes épuisantes, difficiles physiquement et moralement, mais l'effort fourni est à la hauteur de la récompense. Je rencontre enfin le Danube, encore petit et sauvage. J'avais longtemps entendu parler de lui. Je l'ai attendu, rêvé, espéré, et il est là. Je me baigne dans ses eaux claires et fraîches. Je suis une enfant du Danube, me voilà baptisée.

Je découvre l'Autriche sur une route de nouveau sans dénivelé. Les rives du Danube donnent à voir des paysages d'une beauté incomparable. Je pose pour quelques jours mon vélo à Vienne pour visiter la ville. Ressourcée par cet

arrêt culturel et gastronomique (vive les schnitzel !), je remonte en selle pour la dernière ligne droite, et ce n'est pas une image ! Après avoir franchi la frontière slovaque et traversé Bratislava, la capitale, il me faut suivre le Danube sur une ligne parfaitement droite durant quatre-vingt-dix kilomètres. Dépourvue d'ombre, de point d'eau et sans aucun village à l'horizon. Une épreuve surtout morale.

La Hongrie apparaît enfin devant moi. Le dernier pays de mon voyage. Je suis à la fois heureuse et émue d'être arrivée jusque-là, mais aussi triste et déjà nostalgique. 24 juillet 2019, Budapest. Mon voyage s'arrête ici. Ma famille est là pour m'accueillir et tous ensemble, au bord du Danube, nous fêtons la fin de ce périple.

Les longues heures de trajet en bus pour revenir en France ont été l'occasion de faire le point sur cette aventure. Le vélo m'a permis de prendre pleinement conscience de mon environnement, de l'apprécier et de le protéger. J'ai développé en moi une force que je n'imaginais pas. J'ai appris à me faire confiance et à faire confiance aux autres. J'ai goûté à l'errance heureuse en délaissant le temps des horloges pour celui du soleil. J'ai redécouvert les paysages, les chemins. Je me suis laissée emporter par l'imprévu, l'inattendu. Malgré les peurs et les doutes, j'ai accompli mon rêve, seule. Trois mille sept cents kilomètres, six pays, un million de coups de pédale. ■



Arrivée à Budapest ! En face du parlement.





Convergeons à la rentrée !

La Convergence Vélo est un grand rassemblement de cyclistes en Île-de-France qui a lieu chaque année le premier dimanche de juin. Elle a rassemblé plus de 5 000 participant.e.s l'année dernière. Cet événement festif, familial et ouvert à toutes et tous, compte plus de 100 points de départs dans tous les départements franciliens. En avril dernier, nous avons dû nous résoudre à reporter la plus belle manifestation de l'année.

Par Aymeric Cotard

Un confinement annoncé en quelques jours et l'absence de visibilité sur son déroulement nous ont contraint à repousser pour la première fois depuis 2008 la Convergence, initialement prévue le dimanche 7 juin. Malgré notre déception, cela nous a permis entre temps de préparer un site dédié à l'événement pour le faire rayonner au-delà de ses habitué.e.s : convergencevelo.fr !

Dès que la date a pu être définie, nous avons relancé l'organisation de l'événement en nous assurant de la disponibilité des bénévoles et partenaires, sans lesquels la Convergence ne serait pas ce qu'elle est. Si vous souhaitez vous investir, il n'est pas trop tard : convergencevelo.fr !

Les sept branches de la manifestation en 2019 sont reconduites, y compris la branche parisienne en escargot depuis la Mairie du 20^{ème} arrondissement, et quelques modifications de parcours sont à prévoir : par exemple, les participants des départs de Bezons, Argenteuil, Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne rejoindront la branche violette et longeront le canal Saint-Denis.

Après une arrivée sur le Parvis de l'Hôtel de Ville de Paris pour une photo mémorable en 2019, nous nous retrouvons cette année sur la place de la Bastille dont le récent réaménagement rend toute leur place aux mobilités douces, piétonne et cycliste. Une parade finale un peu plus longue que l'année dernière nous fera emprunter la Rue de Rivoli dans son intégralité, la place de la

Concorde et les quais hauts, pour revenir à la Bastille.

Une Convergence spéciale en 2020, mais pour le meilleur ! Nous avons choisi de profiter de l'organisation de la Nuit Blanche le samedi 3 octobre pour donner une dimension encore plus festive à l'événement. Cette 13^{ème} édition, qui se déroulera pour la première fois en automne, est l'occasion de tester un nouveau format puisque nous partirons en début d'après-midi avec une arrivée prévue à 17h à Paris pour permettre aux participant.e.s de profiter des festivités de la Nuit Blanche.

L'occasion de relier concrètement, par votre participation et celle de vos proches le samedi 3 octobre, Paris et sa banlieue : vive le vélo ! ■



© Ville de Paris

AGENDA

5 septembre

Bourse aux vélos à Sceaux

🕒 10h - 12h : dépôt des vélos
14h30 - 18h30 : vente des vélos

📍 Jardin de la ménagerie,
70 Rue Houdan, 92330 Sceaux

Forum des associations :

Asnières-sur-Seine

🕒 10h - 18h

📍 Espace Delage,
27 rue de la Concorde, 92600 Asnières

Bezons

🕒 10h - 17h30

📍 Complexe sportif Jean-Moulin, 37 rue
Francis de Pressensé, 95870 Bezons

Colombes

🕒 10h - 13h : atelier de réparation

📍 Marché Marceau, 72 Boulevard Mar-
ceau, 92700 Colombes

🕒 10h - 18h

📍 Place des Droits de l'Homme,
92700 Colombes

Massy

🕒 9h30 - 17h30 : stand d'information et
marquage Bicycode

📍 Parc Georges Brassens

Montrouge

🕒 10h - 18h : stand d'information MDB,
marquage Bicycode contre le vol

📍 Stade Maurice Arnoux, 107 rue Maurice
Arnoux, 92120 Montrouge

Palaiseau

🕒 10h - 18h : stand d'information, ani-
mation réparation de vélo et marquage
Bicycode contre le vol

📍 Place de la Victoire, 91120 Palaiseau

Plessis-Robinson

🕒 14h - 18h

📍 138 bis avenue de la Résistance,
92350 Le Plessis-Robinson

6 septembre

Balade de Melun à Milly-la-Forêt avec Melun Agglo à vélo

🕒 Rendez-vous à 7h45

📍 Rendez-vous à la vélo-station de la
gare de Melun, 77000 Paris

12 septembre

Forum des associations à Argenteuil

🕒 10h - 18h

📍 Complexe Jean Vilar,
9 boulevard Héloïse, 95100 Argenteuil

Balade découverte d'itinéraire sur le Plateau de Saclay

🕒 Départ à 14h
Retour vers 17h

📍 Départ de la Maison de l'Écologie et de
la Transition, rue Descartes à Bures-
sur-Yvette

13 septembre

Balade la Ronde à vélo avec MDB Val- lée de Montmorency

🕒 Rendez-vous à 10h

📍 Devant la gare du Champ de Course de
Soisy-sous-Montmorency

18-19 septembre

Forum Parlons Vélo à Massy

**Conférence, tables rondes, balades, ate-
liers autour du vélo**

19 septembre

Bourse aux vélos à Clichy

🕒 10h - 12h : dépôt des vélos
14h - 17h : vente des vélos

📍 École Jean Jaurès,
Rue Antonini, 92110 Clichy

Ateliers de réparation et marquage Bi- cycode à Colombes

🕒 14h - 19h

📍 Square des Acacias (quartier des Fos-
sés-Jean), 92700 Colombes

Osez le Vélo à Milly-la-Forêt

**Balades, atelier de réparation, bourse
aux vélos, essai de vélo électrique**

🕒 10h - 19h

📍 Halle du Marché, 91490 Milly-la-Forêt

26 septembre

Stand MDB au Forum des mobilités durables

🕒 17h - 19h

📍 La Plataneraie, Boulevard Héloïse,
95100 Argenteuil

Atelier de réparation et marquage Bi- cycode

🕒 14h - 19h

📍 Rue Charles Peguy (quartier des
Grèves), 92700 Colombes

27 septembre

Balade avec MDB Gennevilliers (tous les 4^{ème} dimanche du mois)

🕒 Rendez-vous à 10h

📍 Place Jean Grandel,
92230 Gennevilliers

3 octobre

Convergence Francilienne

🕒 10h - 17h

📍 Plus de 100 points de départs dans
toute l'Île-de-France

10 octobre

Atelier réglage vélo

🕒 10h - 12h

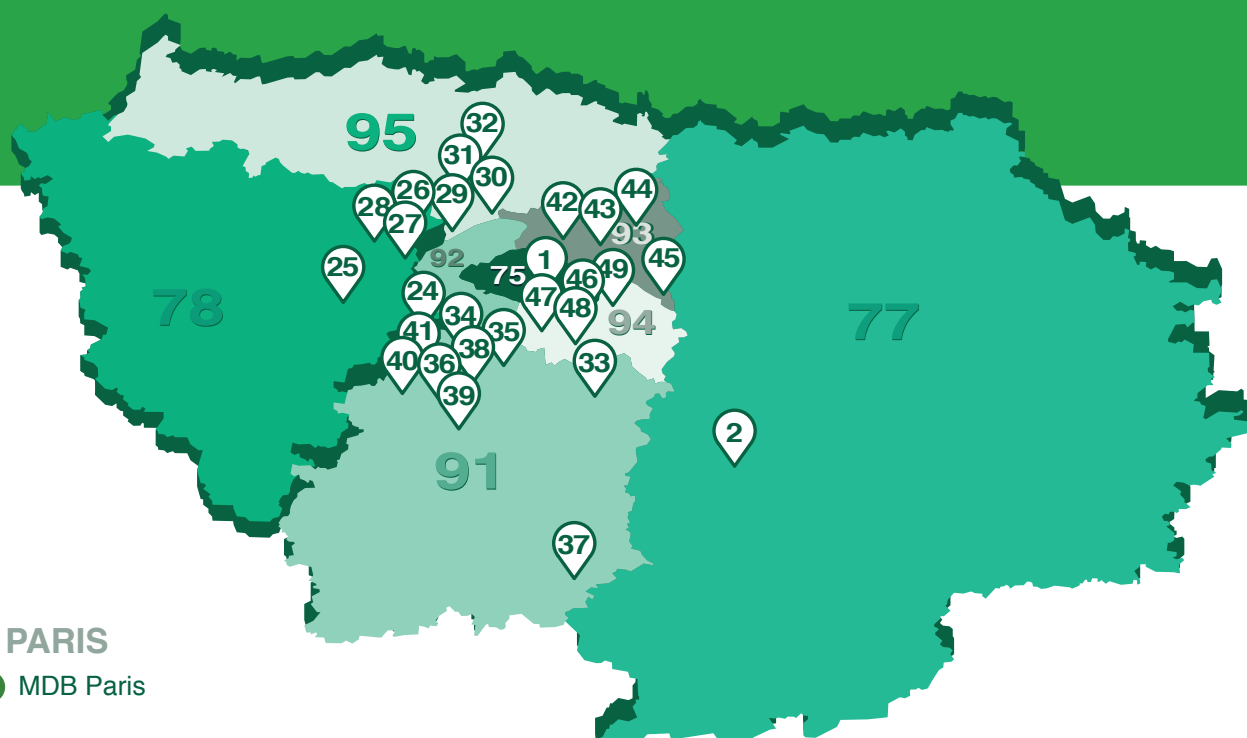
📍 Marché de Bures-sur-Yvette

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
Rédactrice en chef :
Raphaëlle Ancelin
Mise en page :
Morgane Magdelain
Crédit photo de Une :
Stein van Oosteren
Impression :
Territoires - Consortium Coopératives -
Av. de la Plage - 86240 Ligugé

Merci aux contributeurs et contri-
butrices : Clara Sannicolo, Aymeric
Cotard, Stein van Oosteren, Rivo Vasta,
Marie Gallois, Jean-Marc Weulersse,
Patrick Roland, Milène Fenin, Abel
Guggenheim.

Les antennes MDB en Île-de-France



75 - PARIS

- 1 MDB Paris

92 - HAUTS-DE-SEINE

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



77 - SEINE-ET-MARNE

- 2 Melun aggro à vélo

91 - ESSONNE

- 33 Vélvye l'Yerres à Vélo
- 34 Plateau de Saclay à vélo
- 35 MDB Massy
- 36 MDB Vélo à Bures
- 37 Voie douce Milly MDB
- 38 Palaiseau à vélo
- 39 Marcoussis à vélo
- 40 MDB Ville de Gif-sur-Yvette
- 41 Villiers the Bike

78 - YVELINES

- 24 MDB Vallée de Chevreuse
- 25 VéloSQY (Saint-Quentin-en-Yvelines)
- 26 Maisons-Mesnil à vélo
- 27 Marly-le Roi et Port Marly à vélo
- 28 L'Étang à vélo

95 - VAL-D'OISE

- 29 MDB Bezons-Argenteuil
- 30 MDB - Vallée de Montmorency
- 31 MDB Ermont-Eaubonne
- 32 Saint-Prix à Vélo

93 - SEINE-SAINT-DENIS

- 42 Vélo à Saint-Denis
- 43 MDB Est - Ensemble
- 44 Aulnay à vélo
- 45 Noisy-le-Grand à vélo

94 - VAL-DE-MARNE

- 46 Place au vélo à Alfortville
- 47 Val de Bièvre à Vélo
- 48 MDB Ivry-Choisy-Vitry
- 49 Nogent Le Perreux à vélo

Contacter une antenne MDB sur le site www.mdb-idf.org