ROUE LIBRE

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

Hiver 2021
N°165
4 €

Un mandat pour le vélo

BL165-v2.indd 1 17/02/2021 19:01

SOMMAIRE

Actualités 3

Angles morts : vrais dangers, fausses solutions

Les coronapistes tracent leur voie

Vu d'ailleurs : Bruxelles apaisée ?

Dossier 6

Yes We Bike !

Le mot de Laurence Boniface, coordinatrice de la campagne dans les Yvelines

Je veux agir !

Faire de l'Île-de-France la région capitale du vélo

Voyage à vélo 12

La Bretagne nord à vélo, de Rennes à Saint-Malo, la cité des corsaires !

Revue de presse 14

Les angles morts de la LOM

Agenda 15

Assemblée générale 2021 : on reprend le bon rythme !

ÉDITORIAL

Vélorution, année 2 !

2020 aura été une année particulière. Particulière car la crise sanitaire a bouleversé nos vies et nul n'aurait imaginé début 2020 les conséquences humaines et sociales que nous continuons de vivre aujourd'hui. Particulière pour le vélo également car nous avons assisté à une véritable révolution du vélo. Dès la sortie du premier confinement, nous avons assisté à l'explosion de la pratique. Du jour au lendemain, la peur du virus a poussé des centaines de milliers de Franciliens à renoncer aux transports en commun pour se mettre au vélo. Ces néo-cyclistes ont pu bénéficier non seulement des aménagements réalisés au cours des dernières années, mais aussi des aménagements créés parfois en quelques jours : les « coronapistes ». Là où nous le réclamions depuis des années, parfois là où nous n'imaginions pas que cela fusse possible, nous avons vu apparaître des pistes cyclables. La création de ces pistes ne s'est pas faite sans polémiques. Mais si quelques maires ont démonté certaines pistes aussi vites qu'elles étaient apparues, la plupart a été maintenue. Plus encore, le sujet vélo a été mis au cœur des débats de cet interminable entre-deux tours des municipales.

Aujourd'hui, notre priorité est de faire de 2021 l'année 2 de cette vélorution. Les habitudes de déplacement de millions de Franciliens ont changé avec la crise sanitaire. Il est certain que même si nous finissons, ce que nous souhaitons tous, par en sortir, il n'y aura pas de retour à la normalité précédente. Une large partie de ceux qui se sont mis au vélo depuis un an continuera de le faire. C'est pourquoi il est indispensable d'accélérer la bascule vers une Île-de-France cyclable, avec notamment la pérennisation des « coronapistes » et la réalisation des premiers tronçons du RER Vélo. Cet objectif sera au cœur de notre campagne « Yes we bike » pour les élections régionales et départementales. 2021, c'est aussi le marquage obligatoire des vélos pour lutter contre le fléau du vol de vélo. C'est enfin le début du déploiement du savoir-rouler à l'école.

Cette mobilisation, nous la portons collectivement et nous pouvons en être fiers. Début 2021, MDB compte plus de 2 000 adhérents (plus 30% en un an), plus de 50 antennes actives, et constitue un pilier du collectif Vélo Île-de-France qui démultiplie encore notre force. Notre mobilisation collective, nous en avons plus que jamais besoin dans la conjoncture actuelle. Agir pour le vélo, c'est notre antidote à la morosité, c'est notre énergie pour 2021 !

Alexis Frémeaux
Président de MDB

RL 165-v2.indd 2 17/02/2021 19:01

Angles morts : vrais dangers, fausses solutions

Le 6 janvier a été publié le décret d'application d'une mesure du Code de la route qui nous touche particulièrement en tant que cyclistes : l'obligation pour les poids lourds de disposer d'une signalisation matérialisant les angles morts. Autrement dit, l'apposition d'autocollants à l'arrière des camions et autres bus pour signaler la présence d'angles morts.

Par Aymeric Cotard

Si l'on peut toujours espérer que ces autocollants rappellent utilement à certains cyclistes la présence d'angles morts, il est cependant très probable qu'ils n'aient aucun impact sérieux sur le nombre d'accidents graves ou mortels causés par des poids-lourds.

Au départ pourtant, l'Assemblée nationale semblait déterminée à agir. En effet, cette mesure est l'aboutissement de la réflexion née d'un drame : le 20 avril 2018, Armelle Cizeron, assistante parlementaire de la députée Jeanine Dubié, décède à 30 ans, fauchée devant l'Assemblée nationale par un camion au débouché du pont de la Concorde. Des mesures ont rapidement été proposées afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, notamment en ville, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités alors encore en discussion, et deux amendements ont été déposés sur le sujet. Le premier donnait la possibilité aux maires de restreindre la circulation en ville des poids-lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables, mesure alors expérimentée à Londres. Le second visait à matérialiser par des autocollants les angles-morts sur les poids-lourds pour les rendre visibles par les usagers vulnérables.

L'émotion passée, les transporteurs routiers ont une fois de plus fait valoir leurs arguments aux dépens de la sécurité des cyclistes et seul le second amendement a été adopté. Alors que les mesures de restrictions de circulation pour les poids lourds en ville sont peu coûteuses et très efficaces pour réduire les risques d'accidents, cette mesure a été rejetée. Au-delà de ces restrictions de circulation, la cohabitation avec des véhicules lourds implique de continuer à travailler sur la sécurisation des carrefours qui restent le maillon faible des aménagements cyclables et où se produisent la plupart des accidents liés aux angles morts.

En 2020, la crise sanitaire a permis l'installation de pistes cyclables provisoires sur le pont de la Concorde. Elle n'a pas pour l'instant permis de prendre des mesures sérieuses pour protéger les cyclistes des risques liés aux angles morts. Devant l'Assemblée nationale, le vélo blanc attaché à l'endroit du drame restera bien visible de tous… Comme rappel pour nos député·e·s : vous avez le pouvoir de sauver des vies ! ■

© Aymeric Cotard

Moins de dix jours après la publication du décret, un adolescent de 16 ans a été tué sur le chemin du lycée au Vésinet (Yvelines) dans des circonstances similaires à l'accident qui a coûté la vie à Armelle Cizeron. Nous présentons nos plus sincères condoléances à sa famille et espérons toujours une considération accrue des trajets à vélo. D'ores et déjà, une pétition demandant des restrictions de circulation pour les poids lourds et des aménagements cyclables a été lancée et compte plus de 28 000 signatures. Nos enfants ne méritent pas de mourir sur le chemin de l'école !

RL 165-v2.indd 3 17/02/2021 19:01

Les « coronapistes » tracent leur voie

Le déconfinement a été l'occasion de mettre en place de nombreux aménagements cyclables en Île-de-France. 9 mois plus tard, l'heure est au premier bilan.

Par Aymeric Cotard

Souvenez-vous début mai, on est sorti du premier confinement et en quelques semaines, un réseau de pistes cyclables est apparu en bas de chez nous ! Près de 9 mois après la mise en place à coup de signalisation temporaire de ces nouvelles pistes cyclables, l'heure est au premier bilan. Et il est bon (et ce n'est pas nous qui le disons) !

La bataille des idées et des chiffres

En effet, les Français sont désormais majoritairement favorables au déploiement de pistes cyclables : l'Observatoire Société et Consommation (Obsoco) vient ainsi de publier une étude révélant que 79% des Français soutiennent leur développement. Cette étude a été menée en octobre 2020, après la mise en place de la majorité des « coronapistes » et l'activité retrouvée à la rentrée. Au-delà du soutien théorique, les chiffres de fréquentation des pistes ont continué à croître, les demandes de subvention municipales et régionale ont dépassé toutes les prévisions et les entreprises proposent désormais des offres d'achats et de locations de plus en plus diversifiées : les Franciliens ne veulent pas seulement se déplacer à vélo, ils s'y mettent ! L'objectif de 9% de part modale est encore loin, mais ne paraît plus utopique.

Si l'arrivée de l'hiver a refroidi certains cyclistes des beaux jours, d'un hiver à l'autre, la croissance reste spectaculaire. Nous assistons à un mouvement conjoint de démobilité - liée notamment au télétravail - et de développement du vélo comme mode de déplacement de proximité. Face à une crise qui malheureusement ne fait que trop durer, ces nouvelles habitudes de déplacement ont de bonnes chances de se pérenniser une fois la crise sanitaire derrière nous. Si le second confinement, en novembre, n'a pas entraîné la réalisation de nouvelles pistes temporaires, nous espérons que les méthodes d'urbanisme tactique perdureront après la crise. Ces méthodes ont démontré leur efficacité dans la capacité à réaliser des projets en quelques semaines contre des années habituellement, tout en ayant la possibilité de s'assurer de leur efficacité avant d'engager les travaux définitifs.

L'enjeu de la pérennisation

Des critiques se sont bien sûr faites entendre : les plots jaunes qui ont envahi nos rues ne sont pas du goût de tous. La conception de certaines pistes conçues dans l'urgence est sans aucun doute perfectible. Enfin, certains aménagements provisoires légers sont largement squattés par les automobilistes qui n'hésitent pas à stationner voire à circuler dessus. À certains endroits, la pression des automobilistes a carrément motivé le retrait des pistes. Créteil et Saint-Maur, dans le Val-de-Marne, ont demandé et obtenu la suppression des aménagements sur leurs communes. Cela a été le cas également plus récemment sur le pont de Clichy.

Des difficultés qu'il convient de mesurer lorsque c'est possible : certains de ces axes étaient régulièrement embouteillés avant l'installation de ces pistes. Car c'est bien au-delà du périphérique que se joue la bataille pour la pérennisation des coronapistes. Si la fréquentation cycliste y est moins spectaculaire qu'au centre de Paris, elle n'en reste pas moins nette, comme le démontrent les nombreux comptages de nos adhérents et ceux des collectivités. Il est essentiel de ne pas abandonner celles et ceux qui se sont récemment mis au vélo en supprimant leurs itinéraires protégés, au risque de les voir reprendre leurs voitures... et décourager de futurs cyclistes potentiels.

Des « coronapistes » au RER vélo

Beaucoup de « coronapistes » ont été aménagées sur des axes retenus pour le RER Vélo. Ce projet est désormais sur les rails avec le lancement en novembre du premier comité de pilotage du RER Vélo qui a défini les lignes à réaliser en priorité. Les « coronapistes » constituent un vrai accélérateur pour la réalisation du futur réseau régional vélo en démontrant à la fois le besoin en termes de fréquentation et la faisabilité de l'insertion d'aménagements cyclables. Leur succès général repose en grande partie sur cette continuité des itinéraires qu'elles ont rendue possible, comme le très symbolique pont de Neuilly, qui a désenclavé la Défense. À cette logique de réseau s'ajoute une volonté d'aménagements qualitatifs permettant de se déplacer efficacement sur des distances plus longues. Le vélo doit bénéficier de la même fluidité que la voiture. C'est toute l'ambition du RER Vélo que nous portons avec le Collectif Vélo Île-de-France ! ■

© Collectif Vélo Île-de-France

RL 165-v2.indd 4 17/02/2021 19:01

VU D'AILLEURS : BRUXELLES APAISÉE ?

Alors que Paris se pose encore la question de franchir le pas, depuis le 1er janvier, l'autre capitale francophone européenne a défini la vitesse maximale par défaut à 30km/h dans ses rues. Vivement combattue par un important lobby automobile et déjà attaquée ci-et-là en justice, elle n'en demeure pas moins une évidence dans une ville constamment embouteillée, où la vitesse moyenne réelle était déjà inférieure à cette nouvelle limite.

Faire appliquer la mesure

Bruxelles Mobilité, l'autorité organisatrice des transports dans la Région, agit sur tous les fronts. Les communes de Bruxelles-Capitale peuvent solliciter le fonds régional dédié au réaménagement des rues. Avant que l'élargissement des trottoirs ne rende intuitif la conduite à vitesse réduite, l'installation de ralentisseurs pourra freiner certaines ardeurs. Pour les récalcitrants, trois radars-tronçons supplémentaires ont été installés, complétant les trois déjà existants. D'ici deux ans, 150 radars fixes assureront le respect du nouveau Code de la route bruxellois. La police communique régulièrement sur les opérations de contrôle de vitesse réalisées par ses agents et sur leurs résultats.

Et les cyclistes ?

Le passage d'une rue - ou d'une métropole - à 30 km/h ne constitue pas en soi un aménagement cyclable. Les cyclistes peuvent toutefois se réjouir de dépasser moins de bouchons et espérer que le réaménagement des rues à venir leur accordera - enfin - toute la place dont ils ont besoin : la rue Belliard, qui relie le coeur de Bruxelles au quartier européen, a été équipée juste avant la crise sanitaire de deux pistes cyclables unidirectionnelles séparées du trafic par des blocs de béton. Cela, au détriment d'une seule des cinq (!) voies dédiées à la circulation automobile. Ces nouvelles pistes ont été immédiatement adoptées par les Bruxellois malgré de nombreuses imperfections.

Notre ancien responsable des actions, Vincent Madeline, désormais installé à Bruxelles, nous rappelle d'ailleurs que la sécurité des cyclistes et la promotion du vélo n'ont pas été des arguments déterminants pour faire de Bruxelles une ville 30, contrairement à la réduction espérée des accidents corporels graves et à la sécurité des piétons. Il reste d'ailleurs beaucoup à faire pour le vélo à Bruxelles. Si la ville 30 n'est pas la solution miracle pour mettre les Bruxellois à vélo, convaincre les hésitants nécessitera donc d'aménager dans leur intégralité les grands axes. Mais, constate-t-il, la circulation est déjà plus apaisée dans la capitale européenne qu'en Île-de-France, au bénéfice des piétons et des cyclistes. ■

© Michael Schmidtt

3:01 RL 165-v2.indd 5 17/02/2021 19:01

Yes We Bike !
Votez vélo pour l'Île-de-France et les départements : une campagne inédite et participative

Les élections régionales et départementales devraient avoir lieu en juin prochain. Pour mettre du vélo dans la campagne, l'ensemble des associations réunies au sein du Collectif Vélo Île-de-France prépare une campagne inédite pour mettre le vélo au cœur de la future campagne.

Par Clara Sannicolo

Pour la première fois en Île-de-France, nous allons lancer une campagne vélo commune à toutes les associations et groupes locaux franciliens.

Pour cela, il était évident que nous devions partir de ce qui fait la force du Collectif : ses adhérents, sa présence sur le terrain. La seule manière d'être légitimes et pertinents dans notre démarche pour des élections régionales et départementales vélo, c'est de repartir de cette force, pour porter des propositions cohérentes à tous les niveaux.

Une campagne entre force collective et présence sur le terrain

Au départ de cette campagne, des objectifs clairement définis :
• Mobiliser notre réseau et le grand public pour faire vivre la campagne
• Faire rêver les candidats et le grand public d'une Île-de-France cyclable
• Faire du vélo un sujet emblématique de la campagne, qui fait la différence entre les candidats : prise de parole de tous les candidats sur le sujet et obtention d'engagements.

Motivés par ces objectifs, il était évident que cette campagne devait être aussi collaborative que possible : portée par tous nos adhérents, et permettant de mobiliser le grand public pour le développement du vélo en Île-de-France. La campagne mobilisera quatre leviers d'action :

▪ Une plateforme commune départementales et régionales

La plateforme en ligne, dédiée aux élections, sera un espace d'expression et d'information pour tous les Franciliens. Elle présentera nos propositions pour les élections régionales et départementales, ainsi que les engagements pris par les candidats. Elle permettra à tous les visiteurs de publier leur témoignage sur leur vie à vélo, mais aussi leurs demandes aux candidats.

▪ Une campagne de tractage "Votez vélo"

Les associations et antennes, présentes partout en Île-de-France, se coordonneront pour donner de la visibilité à la campagne et mobiliser le grand public, en allant tracter pour attirer des visiteurs sur la plateforme et faire connaître l'initiative.

▪ Une série d'entretiens avec les candidats en partenariat avec les médias

Le Collectif réalisera l'interview de chaque candidat, qui fera l'objet d'une publication dans les médias. Ces interviews seront l'occasion d'obtenir des engagements de la part de chaque candidat, de les différencier et de donner de la visibilité au sujet.

▪ Des propositions pour des territoires cyclables : rencontre des candidats aux élections régionales et départementales

Nous sommes en contact avec les candidats à l'élection régionale pour leur présenter nos 7 propositions pour le vélo et notre vision de l'Île-de-France cyclable (voir pages suivantes). Dans chaque département, les associations et groupes locaux sont sur le pont pour construire une liste de propositions adaptées à leur contexte territorial et rencontrer les candidats aux élections départementales. ■

JE VEUX AGIR !

Vous êtes adhérent·e MDB et souhaitez vous impliquer dans la campagne ?

- Rejoignez le Slack du Collectif pour participer aux discussions et suivre les étapes de déploiement de la campagne
- Impliquez les membres et sympathisants de votre antenne et invitez-les à déposer leur témoignage sur la plateforme dès sa sortie au mois de mars
- Organisez vos forces pour faire connaître la campagne et la plateforme au grand public en tractant dans votre commune et aux alentours !
- Pour plus d'informations, contactez le Collectif : *contact@velo-iledefrance.fr*

RL 165-v2.indd 6 17/02/2021 19:01

Le mot de Laurence Boniface,
coordinatrice de la campagne dans les Yvelines

Le directeur du Collectif Vélo Île-de-France m'a sollicitée pour coordonner la campagne départementale dans les Yvelines. Avec les sept antennes MDB et les associations sur les Yvelines, nous représentons 95% de la population du département, c'est une force ! Je m'occupe donc d'unifier les propositions. Trois antennes MDB couvrent leur intercommunalité (Coeur d'Yvelines à Vélo, MDB Vallée de Chevreuse, VéloSQY – St-Quentin-en-Yvelines) ; trois associations aussi : Un vélo qui roule, VeloVGP, Arc Rambouillet. Pour Saint-Germain Boucles de Seine, nous nous sommes regroupés en collectif local : 4 antennes MDB et Réseau vélo 78 dont je suis membre aussi. Cet engagement partagé est vraiment très enrichissant et très sympa.

Notre priorité majeure est de pousser le département à la réalisation effective d'itinéraires cyclables continus sur des axes intercommunaux, le « RER vélo niveau 2 », en cohérence avec les axes structurants retenus par le Collectif pour le RER Vélo dans les Yvelines. Mais le département compte beaucoup sur les intercommunalités et nous devons être très vigilant sur la coordination entre le département et ces intercommunalités. Si certaines d'entre elles sont déjà bien au fait des besoins cyclistes, on aimerait, lors de la campagne, amener les autres au même niveau d'engagement.

Parce que nous constatons un vrai besoin en matière de formation, nous souhaitons aussi obtenir des engagements de la part des candidats en faveur du Savoir rouler à vélo à l'école.

On imagine dejà les matinées de tractage sur les marchés où on va beaucoup parler vélo, cette chose magique qui apporte tant de liberté !

© Aymeric Cotard

3:01 RL 165-v2.indd 7 17/02/2021 19:01

FAIRE DE L'ÎLE-DE-FRANCE LA RÉGION CAPITALE DU VÉLO

Les mobilités sont au cœur de la vie des Franciliens. Avec un réseau routier systématiquement congestionné aux heures de pointe, des transports en commun saturés, les temps de trajet des Franciliens sont soumis à de nombreux aléas. Il existe pourtant un mode de transport qui pourrait contribuer à résoudre fortement ces difficultés. Il n'implique pas d'investir des milliards d'euros, ni des années de travaux. Ce mode de transport est respectueux de l'environnement, économique pour ses usagers, fiable et efficace. Ce mode de transport, c'est le vélo.

Certes, il ne répond pas à tous les besoins de mobilité en Île-de-France. Mais imaginez une Île-de-France où le vélo serait systématiquement privilégié pour les trajets de moins de 5 kilomètres (20 minutes en vélo), soit trois quarts des déplacements franciliens. Imaginez une Île-de-France sans bouchons sur les routes, sans transports en commun bondés. Imaginez une Île-de-France à la qualité de vie retrouvée pour des millions d'habitants exposés au bruit et à la pollution du trafic routier. Cette révolution est à portée de main.

© Stein van Oosteren

L'envie des Franciliens de se mettre au vélo est là : 60% des habitants du Grand Paris se disent en faveur d'une politique vélo ambitieuse et d'une réduction de la place de la voiture. L'année 2020 aura marqué un tournant, avec un nombre record de cyclistes. Il est possible d'aller beaucoup plus loin sur le temps d'un mandat.

Trois leviers et 7 propositions pour accélérer le développement du vélo en Île-de-France

La Région peut aujourd'hui amplifier cette révolution du vélo en développant les infrastructures, l'intermodalité et l'accès des jeunes au vélo. À travers ces trois leviers, elle dispose des compétences et des moyens pour devenir le chef de file de la politique vélo francilienne et porter la dynamique vélo auprès de l'ensemble des collectivités franciliennes :

- **Infrastructures :** la Région doit offrir aux Franciliens un véritable réseau cyclable continu et sécurisé, le RER Vélo, à l'image de ce qui existe déjà avec les autoroutes pour la voiture et du RER pour les transports en commun.
- **Intermodalité** (entre vélo et transports en commun) : à l'échelle francilienne, tout ne peut être fait à vélo et réciproquement, les transports en commun ne pourront aller partout.
- **Vélo à l'école :** pour que le vélo soit une évidence pour tous les jeunes franciliens.

Proposition 1 : réaliser, d'ici 2024, les cinq premières lignes du RER Vélo

Proposition 2 : réaliser l'intégralité du RER Vélo d'ici 2026

Proposition 3 : des gares 100% vélo en équipant d'ici 2024 tout le réseau francilien de stationnement vélo et les 30 gares les plus fréquentées de « vélostations »

Proposition 4 : mettre en place une offre Navigo + vélo

Proposition 5 : mettre en place un service de prêt de vélo à 1€ par mois, pour équiper les plus jeunes et les plus précaires

Proposition 6 : équiper tous les lycées d'Île-de-France de stationnement vélo sécuritaire

Proposition 7 : soutenir les communes dans la mise en place du savoir-rouler à l'école

RL 165-v2.indd 8 17/02/2021 19:01

LEVIER 1
Le RER Vélo : un réseau cyclable pour l'Île-de-France

La voiture a son réseau : les autoroutes. Les transports en commun ont aussi leur réseau : le RER et le Transilien. Le vélo, lui, hérite d'aménagements cyclables déconnectés les uns des autres, disséminés sur la carte de l'Île-de-France tels des confettis. On sait pourtant que la présence d'infrastructures sécurisées et continues est déterminante pour rendre le vélo accessible à tous.

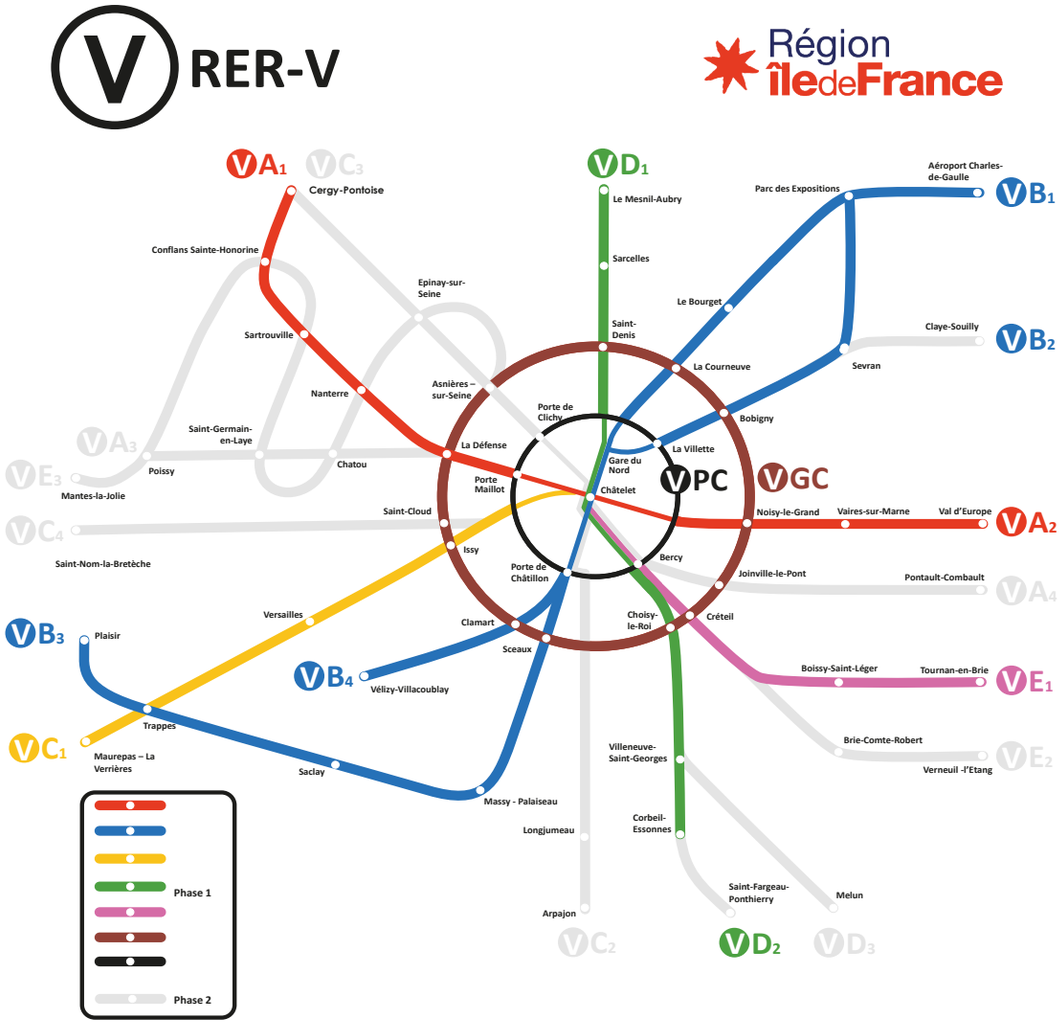
Le RER Vélo est la solution. Ce réseau express vélo régional reliera entre eux les grands pôles d'activités franciliens. Composé de 9 lignes cyclables continues, il permettra à des milliers de personnes de se déplacer quotidiennement à vélo de manière sécurisée et confortable. Pour 500 millions d'euros, soit 2% du coût du Grand Paris Express, la Région peut offrir aux Franciliens une solution de mobilité efficace et attractive.

Proposition 1 : réaliser, d'ici 2024, les cinq premières lignes du RER Vélo

Proposition 2 : réaliser l'intégralité du RER Vélo d'ici 2026

Le RER Vélo est aujourd'hui une priorité régionale. L'enjeu est d'en accélérer la réalisation. La crise sanitaire a confirmé que les futures lignes 16 et 17 du Grand Paris Express ne seraient pas prêtes pour les Jeux Olympiques. À l'horizon 2024, avec le RER V, il est en revanche possible d'offrir avec les lignes A (Cergy-Paris-Val d'Europe), B (Roissy-Paris-Plaisir), C (Maurepas-Paris), D (Le Mesnil-Aubry-Paris-Corbeil-Essonnes) et GC (grande circulaire) une alternative crédible aux Franciliens.

Pour garantir la réalisation de ces lignes d'ici 2024 et de l'ensemble du réseau avant la fin du mandat régional, il est indispensable d'avoir à bord l'ensemble des collectivités franciliennes. Élus et techniciens ont besoin de travailler ensemble dans des comités de ligne, une méthode qui a déjà fait ses preuves pour les transports en commun.



RL 165-v2.indd 9 17/02/2021 19:01

LEVIER 2
À vélo à la gare : l'intermodalité pour tous

© WikiCommons

© Orett

Le vélo est le meilleur allié des transports en commun, à condition de les connecter. En petite comme en grande couronne, il représente un mode efficace et non polluant de rabattement vers les gares. Aux Pays-Bas, un trajet en train sur deux commence à vélo. C'est autant de trajets en voiture évités, et de temps perdu en moins dans un bus dont l'itinéraire est rarement direct.

Proposition 3 : des gares 100% vélo en équipant d'ici 2024 tout le réseau francilien de stationnement vélo et les 30 gares les plus fréquentées de « vélostations »

Le rabattement à vélo vers les gares n'est possible que si les Franciliens ont la garantie de pouvoir stationner leur vélo en sécurité. Nous en sommes encore loin aujourd'hui en Île-de-France. Environ 10% des gares n'ont même pas un seul arceau vélo à proposer, et il n'existe qu'une centaine de consignes sécurisées sur le millier de gares franciliennes. Pour rattraper son retard, la Région Île-de-France doit absolument accélérer le déploiement du stationnement vélo avec des arceaux en libre-accès et des consignes vélo sécurisées.

Dans les 30 plus grandes gares franciliennes, il faut aller encore plus loin avec la mise en place de véritables « vélostations ». Ce sont des lieux qui rendront les gares plus attractives en proposant aussi bien du stationnement vélo sécurisé en quantité que des services aux cyclistes : des vestiaires, des prises pour recharger son vélo à assistance électrique et des bornes avec des outils. Ce peut être aussi un lieu d'animation avec l'organisation régulière d'ateliers de réparation.

Proposition 4 : mettre en place une offre Navigo + vélo

Actuellement, deux offres de transport sont proposées par la Région : le pass Navigo et l'abonnement Véligo Location. Ces deux offres entrent en concurrence, là où le vélo et les transports en commun sont pourtant complémentaires. Il est aujourd'hui nécessaire de créer une offre unique qui permette aux usagers de passer fluidement d'un mode de déplacement à un autre grâce à une seule offre intégrée Véligo + Navigo. Pour favoriser ces déplacements de rabattement en Véligo, le Collectif propose aussi la mise en place d'une offre de vélos classiques (sans assistance électrique).

RL 165-v2.indd 10 17/02/2021 19:01

LEVIER 3
À vélo au lycée : faire du vélo une évidence pour les jeunes

Le vélo plutôt que la banquette arrière de la voiture des parents. Comme la carte Imagine'R a rendu les transports accessibles aux jeunes franciliens, la Région peut les inciter à choisir le vélo et ainsi faire émerger de nouvelles générations de cyclistes. Pour un jeune, se déplacer à vélo, c'est un gain considérable d'autonomie. C'est aussi un enjeu de santé publique à l'heure où les effets de la sédentarité touchent massivement les adolescents.

Proposition 5 : mettre en place un service de prêt de vélo à 1€ par mois, pour équiper les plus jeunes et les plus précaires

Proposition 6 : équiper tous les lycées d'Île-de-France de stationnement vélo sécurisé

La Région peut encourager l'autonomie des jeunes grâce à une politique cyclable à destination des lycéens. À l'image de ce qui a été fait avec la carte Imagine'R pour favoriser l'usage des transports en commun, la Région peut proposer à chaque élève un vélo en prêt à 1 € pour la durée de son passage au lycée. Les élèves ont également besoin de trouver à leur arrivée au lycée un local sécurisé pour stationner leur vélo toute la journée.
De même, une location de vélo à 1€ par mois permettrait aux foyers les plus précaires de répondre à leur besoin de mobilité, sans investir dans un véhicule motorisé coûteux tant à l'achat qu'à la maintenance.

Proposition 7 : soutenir les communes dans la mise en place du savoir-rouler à l'école

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a rendu obligatoire l'apprentissage du vélo à l'école à l'image de ce qui existe déjà pour la natation. C'est une avancée majeure en vue de faire émerger de futures générations vélo. Le coût du savoir-rouler est important pour les communes : achat de vélos, intervention de moniteurs et installation de circuits d'apprentissage. En tant que chef de file de la politique vélo francilienne, le soutien de la Région aux collectivités est essentiel pour contribuer à faire du vélo une évidence dès le plus jeune âge.

© Sante Consiglio

À PROPOS DU COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE

Le Collectif Vélo Île-de-France regroupe 140 structures associatives de promotion du vélo et représente plus de 7 000 adhérents en Île-de-France. Depuis sa création en mars 2019, il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau. Il se positionne comme l'interlocuteur de référence pour la Région, la Métropole et les départements dans la conception et la réalisation de leur politique cyclable.

collectif vélo ILE DE FRANCE

9:01 RL 165-v2.indd 11 17/02/2021 19:01

La Bretagne nord à vélo : de Rennes à Saint-Malo, la cité des corsaires !

En ces temps de confinement, déconfinement, reconfinement, nous avons plus que besoin de notre rubrique sur le voyage à vélo. Bonne lecture et des idées de grandes balades à venir !

Par Patrick Le Mens (Marcoussis à vélo)

Plusieurs semaines avant le départ, nous réservons les nuitées pour 5 personnes dans 2 gîtes d'étapes collectifs sur le site *francevelotourisme.com* (une mine d'informations) : une ancienne maison d'éclusier dénommée « Courgalais » à Montreuil-sur-Ille et une ancienne ferme réhabilitée à Saint-Samson-sur-Rance, « Beauséjour ». Le retour à Rennes se fera en TER, en espérant y trouver la place pour les vélos !

Le jour tant attendu arrive enfin. Les vélos ont été révisés (pneus, freins, transmissions, etc.). Le matériel (kit de réparation, chambre à air, pompe, outils, chiffon, etc.) est embarqué avec les affaires personnelles de chacun dans les sacoches et les paniers répartis de l'avant à l'arrière du vélo. Tout le monde a des fourmis dans les jambes et hâte de donner les premiers coups de pédale.

Nous nous retrouvons près de la gare de Rennes le matin du départ. Après un copieux petit-déjeuner pris à la terrasse d'un café sous le soleil levant pour faire le plein d'énergie, nous enfourchons nos montures aux alentours de 8h30. Quelques kilomètres sont parcourus prudemment dans le dense trafic automobile rennais (parfois peu respectueux des voies et emplacements réservés au vélo…) et nous rejoignons le canal. Les bruits et les tumultes de la ville laissent peu à peu place au silence, seulement troublé par le bruit de nos pneumatiques sur les graviers. La nature retrouve ses droits, les chants d'oiseaux nous accompagnent.

Les villages paisibles se succèdent au fil des kilomètres. Nous faisons halte à Betton pour déjeuner, au bord d'un étang et de son armée de statues métalliques originales y plongeant leurs pieds (œuvre d'un artiste local). Des kilomètres de chemin de halage sont ensuite parcourus au gré de paysages toujours apaisants.

Nous arrivons au premier gîte en fin d'après-midi. Il peut accueillir jusqu'à 12 personnes. En plus de nous 5 s'y trouve un groupe d'ouvriers travaillant sur la deuxième tranche du métro de Rennes, préférant la convivialité de ce type d'hébergement à l'hôtel, et un couple de Nantais revenant d'un tour de Normandie à vélo avec leurs deux jeunes enfants. Nous nous répartissons les chambres puis ressortons étirer les muscles de nos jambes sur les bords du canal à l'eau lisse et réfléchissant tel un miroir. La cuisine et son matériel étant mis à disposition de la communauté, chaque groupe prépare son repas puis nous dînons ensemble sur la terrasse. La soirée est conviviale, les conversations sont riches de découvertes et les anecdotes fusent.

Nous repartons le lendemain matin après une bonne nuit de sommeil. Les maisons d'éclusiers aux boiseries multicolores, vives et lumineuses (jaune citron, vert menthe, bleu azur, …), se succèdent. Nous assistons régulièrement aux opérations d'éclusage et concourons à une course (de lenteur !) avec les ba-

© Patrick Le Mens

RL 165-v2.indd 12 17/02/2021 19:01

© Patrick Le Mens

teaux à l'approche de la ville de Léhon. Nous y faisons halte dans un café éphémère pour nous désaltérer et visitons les vestiges de l'abbaye locale. Depuis notre départ, tout est calme, paix et beauté, aurait pu dire Baudelaire.

Le second gîte, où nous arrivons en fin de journée, sous un ciel de plus en plus chargé, est situé à environ 3 kilomètres du canal… et sur les hauteurs de la vallée de la Rance. Le petit braquet, inutile sur les plats chemins de halage, devient nécessaire et c'est en sueur que nous touchons au but. L'ancien corps de ferme magnifiquement réhabilité, attenant à un camping, est doté de 28 places, lui aussi équipé d'une cuisine avec matériel et d'une salle de repas communes. Il s'avère à l'usage moins convivial que le précédent mais néanmoins agréable. Nous y dînerons et prendrons le petit-déjeuner du lendemain matin. Là aussi, nous sommes en compagnie de plusieurs groupes d'ouvriers, travaillant cette fois à la construction d'un centre commercial dans la ville voisine, ayant préféré comme leurs collègues de la veille ce type d'hébergement typique plutôt que l'hôtel anonyme. En revanche, pas de randonneur à vélo.

Le matin du troisième jour, le ciel lourd de la veille a laissé place à des nuages plus épars. Nous prenons la direction de la Rance et poursuivons notre périple vers Dinard. Au fur et à mesure que nous avançons, la végétation se fait de plus en plus clairsemée, les haies se dessinent en pointillés et nous rencontrons de plus en plus fréquemment promeneurs à pied ou à vélo plus que randonneurs. Le chemin de campagne finit par laisser place à une piste cyclable bitumée et ses marquages au sol. Nous apercevons des maisons, puis des routes et des rues. Le rideau d'arbres est de moins en moins dense. La ville est proche. L'aboiement des chiens et les pétarades de deux roues motorisés et débridés remplacent peu à peu le gazouillis des oiseaux. Soudain, après le dernier virage, le choc : foule dense, embouteillages, concerts de klaxons …
Nous voilà, abasourdis, de retour dans la « civilisation ».

Après un nécessaire temps d'adaptation, nous visitons un peu Dinard en slalomant autour des voitures, réparons une crevaison en admirant la mer et longeons la plage pour rejoindre l'embarcadère par le chemin côtier et prendre le « bus de mer », direction Saint-Malo. Il faut se dépêcher car, au-delà d'un certain taux de remplissage de cette navette maritime, les vélos (et leurs dompteurs) sont refoulés sur la suivante… et il n'y en a pas autant que de métros à Paris entre Nation et Étoile !

La traversée de moins de 2 kilomètres se déroule sans souci majeur. Arrivés dans la cité des corsaires, nous mangeons un sandwich face au large, au bas des remparts. Après une rapide visite de la vieille ville fortifiée, dans laquelle nous nous sentons écrasés par les hauts murs de granit sombre des bâtiments alors que nous avions apprécié la nature pendant plus de 2 jours, nous pédalons vers la gare. Nous casons tant bien que mal nos 5 vélos (et les bagages) dans les wagons. Le nombre de places réservées étant limité, nous empiétons sur la surface dévolue aux passagers, avec la bienveillance du contrôleur.

Le TER s'élance, nous ramenant à notre point de départ en moins d'une heure (contre 3 jours pour l'aller, mais il faut aussi apprendre à ralentir le temps et à apprécier les magnifiques spectacles de la nature auxquels la « lenteur » nous permet de goûter), un peu fourbus mais la tête remplie de merveilleux souvenirs et de ce sentiment qu'il n'est nul besoin de partir à des milliers de kilomètres pour être dépaysé ! ■

© Patrick Le Mens

3:01 RL 165-v2.indd 13 17/02/2021 19:01

Les angles morts de la LOM

Les accidents du mois de janvier illustrent l'inefficacité du dernier décret qui touche les cyclistes.

Par Abel Guggenheim

Le 6 janvier 2021, Émilie Defay, journaliste radio en charge des sujets de mobilité sur France Bleu Paris, réalise un reportage sur la nouvelle réglementation obligeant les véhicules de plus de 3,5 tonnes à s'équiper d'autocollants « Attention, angles morts ». Sous le titre *Les angles morts responsables d'un tiers des accidents mortels à Paris*, elle donne la parole à la déléguée interministérielle à la sécurité routière et aux conducteurs d'un bus et d'un camion toupie, et relaie la position de notre association par l'intermédiaire d'un tweet : « *nous espérons qu'@Elisabeth_Borne ira plus loin que ces stickers et aidera les départements et les villes à financer des aménagements protégés*. »

Les écoliers, premières victimes des angles morts

Elle rappelle que l'angle mort est responsable du décès de trois cyclistes et huit piétons en 2020 à Paris dont, il y a tout juste un an, une écolière de 11 ans se rendant à pied à son école dans le 16ème arrondissement.

Moins d'une semaine après, l'actualité rappelle l'urgence de lutter contre ce fléau : la mort d'un jeune homme de 16 ans qui se rendait à vélo à son lycée au Vésinet frappe les esprits et la presse relaie largement l'information. Une pétition réclamant une piste cyclable et des mesures de régulation de la circulation des camions rassemble en quelques jours plus de 28 000 signatures.

Un journal local, *78actu*, cite un témoin : « *Il a amorcé la manœuvre et ne semble pas avoir vu le cycliste. Le malheureux a été accroché par l'engin. La suite est tragique* ». *France 3* explique qu'une directive européenne oblige depuis 2009 les pays membres à équiper les poids lourds d'un radar d'angle mort. Mais la France a préféré la pose d'un simple autocollant pour avertir les cyclistes. Le maire du Vésinet, Bruno Coradetti, est interrogé : « *On est en discussion avec le département pour faire des pistes cyclables qui soient vraiment des pistes cyclables sécuritaires*. »

Polémique l'été dernier autour d'une coronapiste

Sur les réseaux sociaux, on ne manque pas de faire observer que la « coronapiste » installée en mai 2020 lors du déconfinement sur la RD 186, entre Chatou et Saint-Germain-en-Laye, a concouru au titre de piste la plus éphémère, puisqu'elle a été effacée au bout de quelques jours seulement à la demande des maires des communes qu'elle traversait, dont Le Vésinet.

Un article du *Parisien* du 25 mai 2020, ressorti dans plusieurs tweets, donnait alors la parole au conducteur d'un utilitaire, auto-entrepreneur dans le bâtiment : « *déjà en temps normal, c'est l'horreur. Là, c'est juste hallucinant. On est à l'arrêt tout du long et il y a cette voie vide à notre droite que tout le monde a envie de prendre. Mercredi, j'ai vu quatre vélos passer en 45 minutes*. »

Interrogé lui aussi, le maire du Vésinet est encore plus imaginatif dans ses comptages : « *C'est une catastrophe. On a un trafic qui est loin de la normale et on assiste à tout ce que l'on ne voulait pas voir : des bouchons partout, des petites rues saturées, et un vélo tous les quarts d'heure*. »

Heureusement pour lui, pourrait-on dire, ce maire n'a pas été réélu et son successeur, Bruno Coradetti, peut annoncer dans le *Parisien* du 12 janvier 2021 des mesures de sécurité routière aux abords des intersections de routes. En particulier, la création de vraies pistes cyclables sécurisées pour les jeunes qui se rendent au lycée à vélo.

Les maires des deux communes voisines ont, eux, été réélus. On attend avec intérêt leur position sur une éventuelle proposition de rétablir la piste cyclable disparue sur la RD 186.

Quelques jours après, le 15 janvier, un accident du même type se produit au Mans entre un camion et un vélo. *Ouest-France* explique que les cyclistes bénéficient d'un couloir dédié dans le sens de la montée, et les véhicules qui souhaitent tourner à droite doivent faire très attention à leur angle mort avant de s'engager au risque de percuter un cycliste. Les suites sont heureusement nettement moins graves : un vélo écrasé et une fracture à une jambe.

Les accidents de vélo imaginés ne sont pas ceux constatés

Dans l'imaginaire collectif, l'accidentologie du vélo, ce sont des cyclistes qui brûlent des feux rouges et se font percuter par des automobilistes passant au vert. Dans la vraie vie, ce sont surtout des camions qui tournent à droite et écrasent des cyclistes qui veulent aller tout droit.

La prévention effective de cette accidentologie, ce n'est donc pas d'arrêter des cyclistes boulevard de Sébastopol et de leur faire des leçons de morale devant des caméras de télévision, c'est de prendre les mesures réglementaires et d'aménagement susceptibles de leur éviter des accidents graves ou mortels à cause de camions qui tournent sans les voir. ■

© Veronica Mestdagh

RL 165-v2.indd 14 17/02/2021 19:01

Assemblée générale 2021 : on reprend le bon rythme !

En 2020, le confinement nous a contraint à reporter notre AG. Nous voulions préserver ce moment convivial et avons donc choisi de le repousser. Finalement, la multiplication des mesures de restriction des rassemblements nous a contraint à l'organiser en visio-conférence en novembre. Il semble que tout le monde a pris le pas de cette manière de nous réunir, même en grande assemblée : nous étions plus de 160 personnes connectées, sans problème majeur à signaler !

Cette année, nous reprenons donc le cycle habituel de nos assemblées générales. Il est malheureusement très probable que ce soit à nouveau à distance. Le lien de connexion sera alors envoyé à tous les adhérents à jour de cotisation par voie électronique. **Rendez-vous le 20 mars** pour faire le bilan de l'année si particulière qui vient de s'écouler !

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 : https://www.mdb-idf.org
ISSN 11479019 - CPPAP 0716G88482

Directeur de publication : Alexis Frémeaux
Rédacteur en chef : Aymeric Cotard
Mise en page : Morgane Magdelain
Crédit photo de Une : Océane Cotard
Impression : Territoires - Consortium Coopératives - Av. de la Plage - 86240 Ligugé

Merci aux contributeurs et contributrices : Clara Sannicolo, Aymeric Cotard, Patrick Le Mens, Abel Guggenheim, Frédéric Kroff.

LA FORCE DES RÉSEAUX SOCIAUX

Par Frédéric Kroff (MDB Mobi-Boulbi)

À l'époque où j'ai monté mon antenne locale MDB, il y a 2 ans, je me suis retrouvé face à une question que tous les militants vélo se posent un jour : comment faire bouger les élus ? Je venais de rencontrer pour la première fois un représentant de la mairie. Je lui avais exposé les difficultés des cyclistes au quotidien, les incivilités de stationnement sur les bandes cyclables, l'impossibilité de circuler en sécurité avec des enfants sur des routes qui s'apparentent plus à des autoroutes urbaines qu'à des rues de centre-ville. Sa réponse fut aussi courte que déroutante : « *Vous êtes combien ?* ». Je répondis en balbutiant que nous étions une dizaine et je n'obtins aucun rendez-vous ce jour-là.

Nous étions en pleine période des Gilets jaunes et de leurs manifestations ayant regroupé plusieurs millions de manifestants dans les grandes villes et sur tous les ronds-points de France et de Navarre. Au-delà des revendications de ce mouvement, je me suis posé la question de savoir comment un mouvement spontané avait pu regrouper aussi rapidement des millions de personnes et obtenir l'écoute des politiques. La réponse tient en 2 lettres : RS, les Réseaux Sociaux.

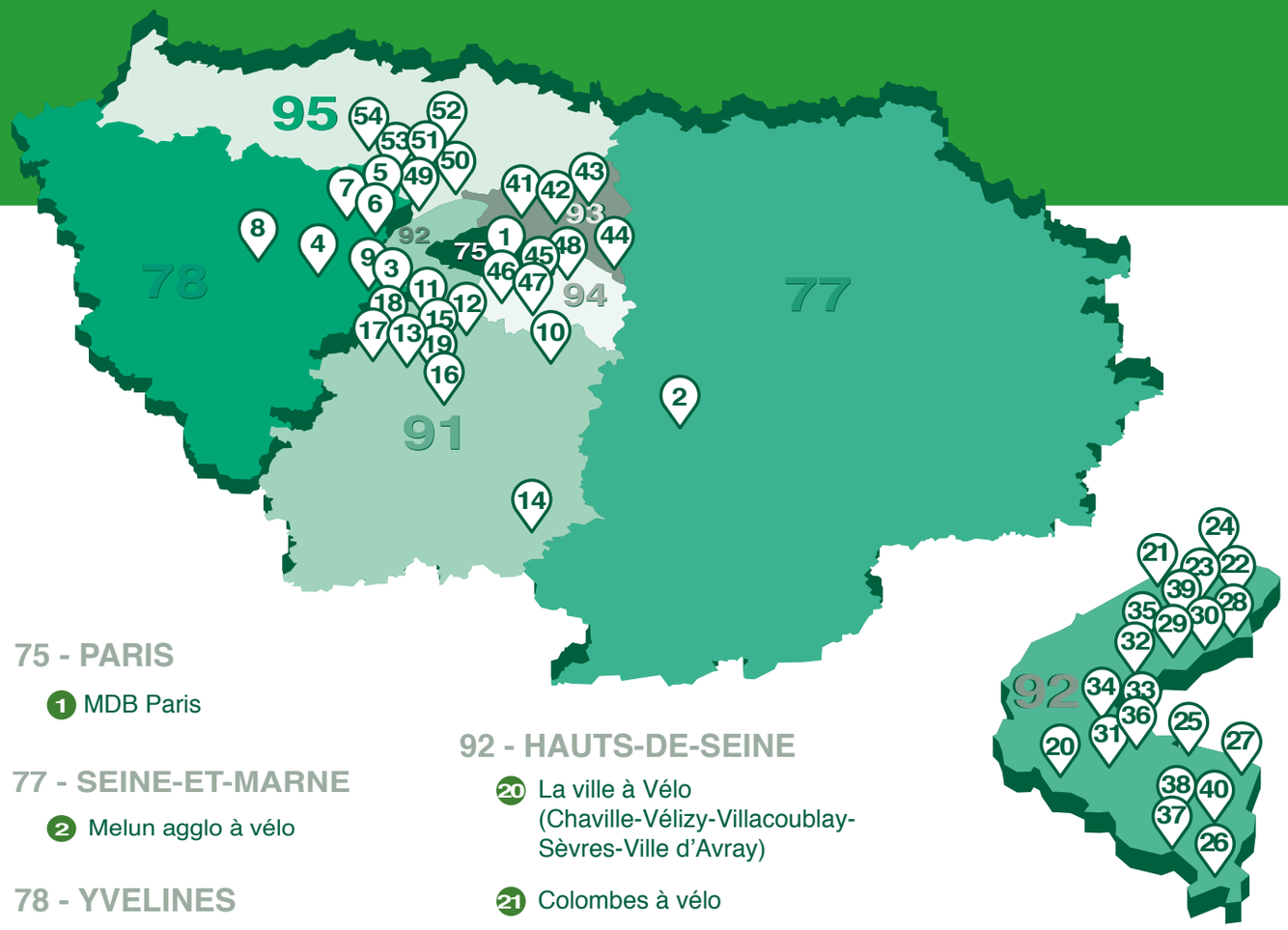
Le nombre fait la force

Après avoir réfléchi à la situation, je décidais de créer un groupe Facebook, le réseau social le plus utilisé par les Français, et je m'appliquais à le faire grossir en invitant des amis et en me signalant sur d'autres groupes de la ville. Pourquoi un groupe plutôt qu'une page Facebook ? Parce qu'un groupe permet plus d'interactions, il permet à chaque membre de contribuer, de donner son avis, de partager des articles ou des photos de sa rue, de la piste cyclable qu'il emprunte chaque matin et de ses difficultés ou petits bonheurs du quotidien.

Au bout de 6 mois, nous étions 800 membres et cela m'a permis d'obtenir mon premier rendez-vous en mairie et de commencer à faire des propositions aux élus et de discuter avec les services techniques de ma ville. Aujourd'hui, nous sommes 1 500 sur le groupe, ce qui représente une belle caisse de résonance pour le vélo et pour mon antenne MDB. C'est la force des réseaux sociaux et bientôt la force du réseau MDB 2.0.

RL 165-v2.indd 15 17/02/2021 19:01

Les antennes MDB en Île-de-France



75 - PARIS

1. MDB Paris

77 - SEINE-ET-MARNE

2. Melun agglo à vélo

78 - YVELINES

3. MDB Vallée de Chevreuse
4. VéloSQY (Saint-Quentin-en-Yvelines)
5. Maisons-Mesnil à vélo
6. Marly - Le Pecq - Port Marly à vélo
7. L'Étang à vélo
8. Coeur d'Yvelines à Vélo
9. Véloflay

91 - ESSONNE

10. Vélyve l'Yerres à Vélo
11. Plateau de Saclay à vélo
12. MDB Massy
13. MDB Vélo à Bures
14. Voie douce Milly MDB
15. Palaiseau à vélo
16. Marcoussis à vélo
17. MDB Ville de Gif-sur-Yvette
18. Villiers the Bike
19. Orsay à Vélo

92 - HAUTS-DE-SEINE

20. La ville à Vélo (Chaville-Vélizy-Villacoublay-Sèvres-Ville d'Avray)
21. Colombes à vélo
22. MDB Asnières
23. MDB Bois-Colombes
24. MDB Gennevilliers
25. Vanves en Roue Libre
26. Antony à vélo
27. MDB Montrouge
28. Clichy à vélo
29. MDB Courbevoie
30. MDB Le vélo à Levallois
31. Meudon à Vélo
32. Neuilly à Vélo
33. MDB Boulogne-Billancourt
34. Saint-Cloud à Vélo
35. MDB Puteaux à vélo
36. Vélo d'Issy
37. Un vélo dans Châtenay
38. Le Plessis-Robinson à vélo
39. MDB La Garenne-Colombes
40. Sceaux à vélo

93 - SEINE-SAINT-DENIS

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

94 - VAL-DE-MARNE

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

95 - VAL-D'OISE

49. MDB Bezons-Argenteuil
50. MDB - Vallée de Montmorency
51. MDB Ermont-Eaubonne
52. Saint-Prix à Vélo
53. Saint-Gratien à Vélo
54. Cormeilles-en-Parisis à Vélo

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

BL165-v2.indd 16 17/02/2021 19:01