



Table des matières

| | |
|--|----|
| 1. La place du vélo dans le 6ème rapport du GIEC..... | 1 |
| 2. Inaugurations de la passerelle Eole | 4 |
| 3. Passerelle Eole, sondage auprès des utilisateurs..... | 5 |
| 4. La véloroute Paris-Londres en triste état | 7 |
| 5. Voie Verte dans les Yvelines sur les berges de Seine entre Saint-Germain-en-Laye et Le Pecq | 9 |
| 6. Travaux : danger ! | 10 |
| 7. Le Cerema, vous connaissez ? | 11 |
| 8. Tout savoir sur les Engins de Déplacement Personnel Motorisés dits EDPM | 13 |
| 9. Le CVCB ou Chaucidou | 14 |
| 10. Montesson/Berlin à vélo, en Juillet | 15 |

1. La place du vélo dans le 6ème rapport du GIEC

Le GIEC est le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat. Créé en 1988 par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) et l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), il rassemble 195 États membres.

Le bureau du GIEC rassemble ainsi les scientifiques de diverses nationalités et diverses disciplines. Le GIEC est par ailleurs composé de trois groupes de travail (aspects scientifiques du changement climatique ; impact et vulnérabilité des systèmes socio-économiques et naturels ; solutions envisageables) et d'une équipe spéciale pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre.

Le GIEC a fait l'objet de nombreuses critiques, dans les années 1990-2000 de la part des climatosceptiques, qui niaient le lien entre dérèglement climatique et activités humaines. Mais la réalité du climat et les avancées de la science prédictive du climat ont balayé les critiques de ces derniers.

Mais l'heure n'est hélas plus à démontrer l'impact du dérèglement climatique mais de faire en sorte à la réduire au maximum.





Collectif Vélo SGBS



Dans le dernier rapport du GIEC, il est clairement affirmé qu'à l'échelle individuelle, remplacer la voiture par la marche et le vélo est la mesure qui a le plus grand potentiel pour réduire notre empreinte carbone.

Extraits du rapport

- Le report modal vers le vélo a de nombreux co-bénéfices
- Il est clairement établi que la réduction de la demande et les reports modaux dans le secteur des transports sont faisables et efficaces
- Les habitants sont prêts à faire du vélo sur de plus grandes distances pourvu que des pistes cyclables sûres existent. Ils sont prêts à allonger encore davantage leurs trajets si le trajet est agréable et végétalisé



Obstacles au développement du vélo

- Les individus peuvent rapidement devenir dépendants de la voiture, ce qui rend difficile un report vers des modes de transport soutenable et bas carbone.
- Les choix de développements passés et le poids des habitudes peuvent avoir verrouillé la demande en modes de transports très émetteurs de CO₂, notamment lorsque les logements sont mal desservis par des transports en commun, des pistes cyclables et des cheminements piétons.
- La communication et le lobbying de l'industrie automobile tendent à préserver le statu quo et empêche l'avènement d'innovations plus soutenables.
- La prédominance de l'automobile et des infrastructures qui lui sont dédiées s'autoalimente en créant encore davantage de territoires fragmentés et centrés sur la voiture.
- L'habitat dispersé, de faible densité, éloigné des centres d'emploi crée des obstacles au développement de mobilités alternatives.

Conditions propices au développement du vélo

- La législation, les investissements massifs dans des infrastructures pour les modes de transport bas-carbone aux niveaux régionaux et nationaux
- Des plans de déplacement locaux comprenant des engagements précis assortis de délais de la part des institutions locales
- Motiver les comportements soutenable, tels que des campagnes pour encourager le « vélotaf »
Pour plus de détails, cf [lien](#).

LC





2. Inaugurations de la passerelle Eole

Le 15 septembre 2022, la passerelle a été officiellement inaugurée.

Étaient présents des élus de la Région, du Conseil Général du 78 et du 92, des élus de Nanterre, les maires de Carrières-su- Seine et de Bezons, le président de la CAGBS... Aucune association n'a été invitée !

Nous déplorons fortement que dans les prises de parole des élus, il n'y ait eu aucune référence aux actions des associations de cyclistes qui se sont pourtant mobilisées les premières sur ce projet.

Côté 78, Réseau Vélo 78 dès les années 2000, avait interpellé les élus locaux, les conseils départementaux du 78 et du 92, la région Ile-de-France en présentant un projet de franchissement de Seine.

À cette époque, M. Joly (maire de Houilles) et M. Bell (maire de Montesson) ont été réceptifs à notre demande et nous ont aidés dans notre démarche en portant le projet au conseil départemental et à la région Ile-de-France.

22 ans après, la passerelle est opérationnelle !





3. Passerelle Eole, sondage auprès des utilisateurs

Après des années d'attente, de rebondissements, la passerelle Eole est enfin réalisée et inaugurée..

Au mois d'octobre, nous voulions nous rendre compte de son impact réel sur la circulation des 2RNM (*2roues non motorisées*).

Qui sont-ils ? Combien sont-ils ? D'où viennent-ils ? Où vont-ils ? Beaucoup de questions intéressantes se posent sans avoir encore de réponses.

Aussi, nous avons élaboré un questionnaire précis destiné à être soumis à tous les 2RNM utilisant la passerelle pendant une heure de pointe le matin et le soir d'une même journée.

C'est donc à trois, Jean-Philippe, Catherine et Lionel que, placés à la sortie de la passerelle Eole côté Bezons, avec nos questionnaires en main, nous avons interrogé plus de 100 personnes le matin et le soir du jeudi 22 septembre.

Il fallait être rapide et efficace car nous savions que beaucoup étaient pressés, en se rendant sur le lieu de leur emploi. En moins de 1 minute, une personne répondait au questionnaire. Belle performance !

Beaucoup nous ont parlé de leur situation propre, des aménagements cyclables de leur commune, des améliorations à apporter, du stationnement vélo et quasi systématiquement du manque d'accès à la passerelle.

Avant même de faire le décompte précis, il était flagrant que la fréquentation était importante.

Observations et Analyse du trafic

sur la passerelle EOLE, côté Yvelines/Val d'Oise



Résultats

La phase terrain terminée, nous avons exploité les réponses du questionnaire au sein d'un document synthétique, dont voici les principaux résultats :

- Le matin entre 8h et 9h, 145 personnes ont emprunté la passerelle dont 92% dans le sens 78/95 → 92
- Le soir entre 18h et 19h, 111 personnes ont emprunté la passerelle dont 89% dans le sens 92 → 78/95
- 40% des personnes étaient des femmes
- 33% des personnes prenaient les transports en commun ou la voiture avant l'ouverture de la passerelle !
- Les trottinettes représentent 12% du flux et les vélos 88%
- Le lieu de départ est Houilles (44%), Carrières (17%), Sartrouville (16%)
- Le lieu d'arrivée est Nanterre (33%), La Défense (26%), Colombes (8%)
- Le soir 72% des personnes empruntent la rue de la Pâturage (vers Houilles, Sartrouville), 21% des personnes empruntent la route de Bezons (vers Carrières, Chatou, Montesson) et 3% des personnes empruntent la rue Daubigny vers Bezons.
- 2 scooters ont utilisé la passerelle.

Vous pouvez consulter ce document cf [lien](#).



La fréquentation de la passerelle est très bonne

La fréquentation de la passerelle est très bonne alors que son existence et ses accès ne sont pas encore très connus. Il est incontestable que la fréquentation augmentera fortement.

La passerelle Eole constitue un maillon important du futur RER-V (itinéraire capacitaire, sécuritaire et direct) entre Paris et Cergy via Houilles Carrières, Sartrouville, et Maisons-Laffitte.

Les 33% des nouveaux utilisateurs confirment que les aménagements qualitatifs favorisent la conversion aux mobilités douces. Il faut donc créer des aménagements pour augmenter le report modal vers les mobilités douces.

L'aménagement d'un deuxième itinéraire apparaît nécessaire entre Montesson-Carrières et la passerelle.



4. La véloroute Paris-Londres en triste état

Etat des lieux

La véloroute Paris-Londres a été inaugurée en juin 2012, deux mois avant l'ouverture des Jeux Olympiques de Londres.

Sur près de **250 km**, de Paris à Dieppe, l'itinéraire propose la découverte à vélo d'une mosaïque de paysages ponctués de châteaux, cathédrales, cités remarquables et jolis villages. Trois régions, sept départements et la ville de Paris sont traversés par l'Avenue Verte London-Paris en France.

La partie anglaise joint Newhaven à Londres.

De nombreux sites lui sont consacrés notamment le site de France vélotourisme cf [lien](#)



Dans les Yvelines, l'itinéraire emprunte 25km entre le pont de Chatou et la passerelle Saint-Nicolas à Conflans-Sainte-Honorine en passant par les bords de Seine dans la plaine de Montesson et la forêt de Saint-Germain.

Si vous avez eu l'occasion de pédaler sur la véloroute au nord de la Forêt de Saint-Germain le long du mur d'enceinte, au-delà de l'étang du Cora, vous avez constaté l'emprise de la végétation qui ne laisse qu'un chemin central marqué par les cyclistes. Pas entretenu, la végétation envahit le chemin avec des ronces, arbustes et herbes de toutes sortes.



Il est quasi impossible de se croiser sans s'arrêter. La vigilance s'impose sur toute la longueur de cet aménagement (1.5km) ou le risque de chute est réel.

Il est complètement anormal qu'un tronçon d'itinéraire cyclable international soit à l'abandon depuis 10ans.





La raison

La raison essentielle est qu'aucune charte d'entretien n'ait été signée lors de la mise en place de ce tronçon. D'un point de vue foncier, cette bande de 5m appartient pour 3m à l'ONF (côté mur) et 2m à la ville de Paris (SIAAP). Cerise sur le gâteau, le SIAAP a récupéré ses 2 mètres pour faire passer un ouvrage technique (sans prévenir personne), ce qui laisse un passage effectif de 3 mètres.

Peu après l'inauguration en juin 2012 de la véloroute Paris-Londres, lors d'une réunion concernant cette portion de véloroute avec le Conseil Général, il avait été notifié que la *commune de Saint Germain devait l'entretenir, en tant que maître d'ouvrage. En effet, le Conseil Général ayant subventionné la commune de Saint-Germain pour cet aménagement, l'usage veut qu'en retour, ce soit le maître d'ouvrage qui assure l'entretien...*

Mais comme aucune convention d'entretien n'a été signée, ni la commune de Saint Germain, ni le Conseil Général, ni avec l'ONF, ni avec le SIAAP, ni avec la CASGBS, personne n'a voulu prendre en charge l'entretien.

Bref, personne ne veut mettre la main à la poche pour entretenir cet aménagement. Mais au quotidien, qui en subit directement les conséquences ? Les cyclistes, qu'ils soient locaux, ou randonneurs au long cours.

Que faire ?

Après 10 ans d'inaction, il est temps de sortir de cette impasse en reprenant un dialogue constructif avec tous les interlocuteurs. Il faut absolument trouver une solution pérenne.

Les cyclistes attendent ce moment avec impatience !

2012

2022



LC



5. Voie Verte dans les Yvelines sur les berges de Seine entre Saint-Germain-en-Laye et Le Pecq

La première phase

La première phase du projet de voie verte sur les berges de Seine du Mesnil-le-Roi commence à se concrétiser par les travaux de la « Polarité Centrale » en cours. Il intégrera une petite zone humide, un espace libre et un théâtre de verdure.



Détails sur le site de l'agglomération cf [ici](#)

La phase suivante

L'aménagement concernera le raccordement aux pistes cyclables en bord de Seine des communes du Pecq et de Maisons-Laffitte. Le tracé de cette voie verte cheminera à travers des terrains qui nécessitent pour leur acquisition une procédure d'expropriation.

Pour cela, une enquête publique conjointe préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'enquête parcellaire du projet s'est déroulée début Octobre.

Revêtement enrobé à privilégier

Nous avons déposé un document dans le cadre de cette enquête publique.

Ce document précise notre souhait d'utiliser un **revêtement de type enrobé** adapté au déplacement vélo dans cet environnement particulier de chemin longeant la Seine, soumis aux crues.

Le projet prévoit à contrario un **revêtement de type stabilisé**. Très utilisé dans les années 2000, les retours d'expérience à l'usage mettent en relief ses limites d'utilisation.

La répétition des passages de vélo, coups de frein, dérapages agressent le revêtement qui se fragilise et se déforme créant des fissures, petites ornières, des nids de poule, qui se remplissent avec la pluie, fragilisant encore le revêtement.

En cas de crues, le revêtement stabilisé peut être même arraché.

Dans un état dégradé, son utilisation peut devenir difficile pour les Personnes à Mobilités Réduites, les personnes âgées...

Cette dégradation quasi systématique peut intervenir dès quelques mois après sa mise en place.

Il faut donc intervenir et réparer les tronçons, ce qui a un coup important. Ce coup d'entretien n'est généralement pas prévu ou largement sous-évalué.

La conséquence est que de nombreux itinéraires en revêtement stabilisé sont actuellement en mauvais état.

Plusieurs études attestent de la priorité d'utilisation des revêtements enrobés.

Enquête de Vélos et territoire cf [lien](#)

Enquête de Kernavélo cf [lien](#)

Collectif Cycliste 37 cf [lien](#)

Les associations France Nature Environnement et, l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes F3V sont unanimes sur l'intérêt à employer des revêtements enrobés.



6. Travaux : danger !

Les cyclistes sont bien souvent les oubliés des chantiers de voirie.

Pourtant la spécificité cycliste est prise en compte dans la *réglementation de signalisation temporaire* (*). Certes, on pourrait souhaiter une réglementation plus exigeante, mais son application en l'état réduirait déjà l'exposition des cyclistes aux risques.



Abords des chantiers

La réglementation oblige à *assurer la sécurité des 2 roues en nettoyant les abords du chantier afin d'éviter que la chaussée soit rendue glissante et en veillant au positionnement des panneaux qui peuvent constituer un obstacle*. Pourtant, on a tous été confrontés au panneau provisoire débordant sur la bande cyclable ...

Elle mentionne que *lorsque des travaux sur bande ou sur piste cyclable entraînent une interruption de celle-ci, il est alors nécessaire* : – soit d'intégrer les deux-roues dans le trafic général, de façon progressive par l'intermédiaire d'un biseau ; – soit, si le trafic deux-roues est important et si la durée du chantier le justifie, de reconstituer une bande cyclable sur une des voies adjacentes affectées normalement à la circulation générale. Là encore, on s'est tous trouvés face à une coupure brutale de la bande cyclable imposant une insertion dans le trafic imprévue et hasardeuse. C'est parfois aggravé d'obstacles comme une bordure à franchir : il manque alors la rampe franchissable sans ralentir par tout vélo et triporteur.

Malheureusement cette réglementation n'identifie pas le cas dangereux du barrage d'une bande cyclable à contresens du flux automobile. Pourtant prévoir une déviation sécurisée suffisamment en amont est impératif. Sinon quel choix reste-t-il au cycliste ? Remonter le flot des voitures ? Mettre pied à terre et monter sur le trottoir ... avec son vélo-cargo ?

Les déviations

Lorsque le chantier interdit toute circulation, une déviation doit être mise installée et faire l'objet d'une *signalisation de jalonnement placée tout le long de la déviation aux changements de direction, à tous les carrefours importants ou ambigus et aux intersections*, selon une prescription générale. En pratique cette prescription est négligée pour les vélos. Ainsi il n'y a pas d'itinéraire alternatif jalonné pour la voie verte Paris-Londres/Seine à Vélo coupée par des travaux entre Montesson et Le Pecq. Et pourtant la déviation via le passage des Laurentides ne se devine pas facilement...

Il est aussi très hasardeux d'orienter vers la RD121 les utilisateurs de voie verte pas nécessairement aguerris à la circulation dense. Pourtant la réglementation énonce que *l'itinéraire de détournement devrait avoir des caractéristiques comparables à celle de l'itinéraire principal*. Sans restreindre cette exigence au trafic automobile.

Éveil à la prudence des automobilistes

La réglementation ne contient pas de dispositions à l'intention des automobilistes lorsque le rétrécissement de l'espace ne permet pas d'échapper à une cohabitation provisoire avec les cyclistes. Jalonnement de passage cycliste, limitation de vitesse, ralentisseurs se justifient pourtant dans ce cas.

De telles mesures ont été mises en place sur le pont de la 2ème DB grâce à la sensibilisation menée par MDB Maisons-Laffitte auprès des maîtres d'ouvrage.



(*) INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE 8^{ème} PARTIE : Signalisation temporaire

Les textes en italique sont repris de l'instruction ministérielle.



7. Le Cerema, vous connaissez ?

Les anciens se souviennent sans doute de l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France), puis du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques).

En 2014, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a été créé. Cet établissement public à caractère administratif est placé sous la tutelle conjointe du ministre de la transition écologique et solidaire, et du ministre de la cohésion des territoires.

Le Cerema développe des relations étroites avec les collectivités territoriales qui sont présentes dans ses instances de gouvernance.

Fort de son potentiel de recherche pluridisciplinaire, de son expertise technique et de son savoir-faire transversal, le Cerema intervient notamment dans les domaines de l'aménagement, de l'habitat, de la ville et des bâtiments durables, des transports et de leurs infrastructures, **de la mobilité, de la sécurité routière**, de l'environnement, de la prévention des risques, de la mer, de l'énergie et du climat.

Le Cerema a pour mission d'apporter un appui scientifique et technique renforcé, pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables, auprès de tous les acteurs impliqués (État, Collectivités Territoriales, acteurs économiques ou associatifs, partenaires scientifiques).

Le Cerema propose des fiches pratiques thématiques sur les différents aménagements destinés à favoriser et sécuriser la pratique du vélo, et sur leur mise en œuvre. Toutes les fiches sont disponibles généralement gratuitement sur la boutique en ligne du [Cerema](https://www.cerema.fr).

Elles sont utilisées aussi bien par les services techniques que par les associations de cyclistes et les cyclistes. Elles constituent des référentiels techniques sur lesquels il est intéressant de s'appuyer.

Ces fiches parfois payantes sont gratuites pour nombre d'entre elles.

Pour les télécharger et/ou y accéder, il suffit de créer un compte sur le site du [Cerema](https://www.cerema.fr), de choisir la fiche, de la mettre au panier, de valider et de demander un téléchargement.





Fiches disponibles à ce jour :

- Fiche 1 : Les schémas cyclables
- Fiche 2 : Les bandes cyclables
- Fiche 4 : La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton
- Fiche 6 : Les double-sens cyclables
- Fiche 7 : Les pistes cyclables
- Fiche 9 : Vélos et transports publics - Partage de la voirie
- Fiche 10 : Vélos et giratoires
- Fiche 11 : Les sas à vélos
- Fiche 13 : Le stationnement des vélos dans les logements locatifs - Cas d'un immeuble ancien à Lyon
- Fiche 14 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Cas à Fontaines/Saône
- Fiche 15 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Cas de Nantes-Habitat
- Fiche 16 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - St-Médard-en-Jalles
- Fiche 19 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Création d'abris vélos en courette à Tours
- Fiche 20 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Création d'un local à Tours
- Fiche 21 : Stationnement vélos dans les logements collectifs - Exemple de la ville de Chambéry
- Fiche 22 : Stationnement collectif de vélos - La bicycletterie de Bordeaux
- Fiche 23 : Double-sens cyclable en rues "étroites" - Perpignan (66)
- Fiche 26 : Piétons et cyclistes : quelle cohabitation dans l'espace public ?
- Fiche 27 : Faciliter la circulation des cyclistes
- Fiche 28 : Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes - Les nouvelles dispositions prévues en 2013
- Fiche 29 : Démarche de mise à double-sens cyclable - le cas de Lille Métropole Communauté urbaine 2013
- Fiche 31 : Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau 2013
- Fiche 33 : Développer la marche et le vélo - expérience de 4 liaisons intercommunales 2014
- Fiche 34 : Double sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h janvier 2015
- Fiche 35 : Réseau cyclable à haut niveau de service juin 2016
- Fiche 36 : DAMM dispositifs anti-accès motorisé août 2016
- Fiche 37 : Chaussée à voie centrale banalisée mai 2017
- Fiche 38 : Un réseau vélo transfrontalier - le réseau franco-allemand "Vélo visavis" 2018
- Fiche 40 : Véloroutes et intersections - Quel régime de priorité ? Quel aménagement ?
- Fiche 41 : Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service - l'exemple de Vélostras à Strasbourg



8. Tout savoir sur les Engins de Déplacement Personnel Motorisés dits EDPM



Autrefois, mon Dieu comme c'est loin, la trottinette était l'apanage des enfants qui n'avaient pas encore accès à la bicyclette. Aujourd'hui, dotée d'un moteur électrique et Motorisé, elle est devenue la coqueluche des jeunes à pour beaucoup de citadins. Nous la voyons sillonner



rebaptisée Engin de Déplacement Personnel la mode et un moyen de déplacement efficace en tous sens les rues et trottoirs de nos villes.

Gare à eux dans la circulation en ville, ils peuvent carrefour, trottoir ou autre, à grande vitesse et suivre

débouler silencieusement de n'importe où, une trajectoire pas toujours prévisible.

Lors de leur apparition au début des années 2010, ces trublions inclassables n'étaient soumis à aucune réglementation. Depuis fin 2019, ces engins sont reconnus et pris en compte dans le code de la route.

Il faut noter que les utilisateurs d'EDP non motorisés sont assimilés à des piétons, ils peuvent donc circuler sur les trottoirs au pas.

Réglementation

- Par construction, les trottinettes électriques ont une vitesse limitée à 25 km/h, la circulation d'engins plus rapides est interdite (1500 € d'amende pour circuler à plus de 25 km/h)
- Le conducteur doit être seul sur son engin et ne pas porter d'écouteurs
- Les conducteurs d'EDPM devront désormais avoir au moins 12 ans
- L'équipement auto réfléchissant est obligatoire de nuit et les jours de faible visibilité. L'équipement obligatoire comprend un feu avant et arrière, un catadioptre, un frein et un avertisseur sonore.
- La circulation sur les trottoirs est interdite (amende 135 €).
- En agglomération la circulation se fait obligatoirement sur les pistes ou bandes cyclables s'il y en a (alors que pour les vélos elles sont facultatives sauf panneau contraire). Sinon, ils peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h
- La circulation est interdite sur la chaussée hors agglomération mais est autorisée sur les voies cyclables et voies vertes
- Les EDPM n'ont pas l'autorisation d'utiliser les céder-le-passage cycliste dits M12, mais ils peuvent emprunter les doubles-sens cyclables.

Ces règles s'appliquent aux trottinettes électriques mais également aux, gyropodes, hoverboards et monoroues monoroues et cyclomobiles.

PL



9. Le CVCB ou Chaucidou

La CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée) est le nom officiel donné jusqu'alors au « Chaucidou » (acronyme de « CHAUssée pour les CIrculations DOUces »).

Importé de Suisse et d'Allemagne, cet aménagement consiste à transformer une rue (ou route) comportant 2 voies, en une rue comportant une seule voie centrale – où les véhicules automobiles sont invités à circuler en permanence – et deux « bandes de rives » plus particulièrement destinées aux cycliste (et aux piétons en l'absence de trottoir).

Lorsque 2 véhicules automobiles arrivent face à face, ils se déportent l'un et l'autre sur leur droite pour se croiser, en empiétant sur la bande de rive tout en laissant la priorité aux cyclistes et piétons qui s'y trouvent.



Depuis plusieurs années, il est effectif sur le Quai des Nymphées à Chatou. Plusieurs viennent d'être balisés sur les communes de Marly-le-Roi et l'Etang-la-Ville.



Le chaucidou se justifie lorsque l'on veut encourager et sécuriser les déplacements à vélos sur des voiries qui ne sont pas assez larges pour y créer une piste cyclable bidirectionnelle ou deux pistes unidirectionnelles.

Ce cas de figure relativement fréquent contribue au déploiement à son déploiement.

Ce type d'aménagement n'apporte pas un niveau de sécurité comparable à celui qu'offrent de vraies bandes cyclables et a fortiori une piste cyclable, mais, sous réserve d'être bien réalisée, notamment si les rives ne sont pas de la même couleur que la partie centrale, la CVCB présente l'avantage de contribuer à l'apaisement des vitesses et est plutôt bien ressentie par la plupart des cyclistes, qui se sentent plus en sécurité sur ces bandes de rives que sur une route sans aucun aménagement.

Nota : Sur certaines voies, notamment en présence d'une déclivité significative et lorsque la largeur de la voie est suffisante (environ 7,50 m), il peut s'avérer plus pertinent de conserver 2 voies et de créer une seule vraie bande cyclable dans le sens de la montée, compte tenu des différentiels de vitesse.



10. Montesson/Berlin à vélo, en Juillet

En Juillet, Paul, mon fils, terminait un semestre d'études ERASMUS en aéronautique à Berlin.

Toute notre famille étant allé le visiter, j'ai tout de suite imaginé de réaliser le voyage à vélo. J'ai questionné l'application. En sollicitant une moyenne de 80 km par jour, l'application Géovélo m'a proposé 16 Étapes en utilisant des cheminements vélo pas forcément directs mais avec des dénivelés adoucis et sécurisés.

Je me suis dit qu'il serait éventuellement possible d'y arriver en 18 jours si le besoin se révélait. Pour faciliter la réussite, je vous informe qu'il a fait un temps splendide toutes les journées.

Tout de même pour compliquer la chose, le thermomètre a régulièrement approché et facilement dépassé les 30 degrés sur un très grand nombre de journées. Le record sous abri a probablement atteint plusieurs fois les 37°. Certains jours, je n'ai jamais autant bu de ma vie. Mouiller toutes les 20 minutes, un bandeau sur la tête sous le casque s'est montré une technique indispensable pour supporter la chaleur et éviter les coups de chaud.

J'ai osé une fois un bivouac nature. Je me suis installé 9 fois dans des campings. Il a bien fallu que je dorme à l'hôtel 6 fois. Les douches se sont révélées indispensables afin de réhydrater un organisme largement échauffé et assoiffé, le détendre. Les prises de courant ici ou là pour rechargements ont assuré les bons fonctionnements des GPS Téléphone ou Garmin. Je possédais 2 batteries additionnelles qui ont permis les appuis d'énergie nécessaires en cas de besoin. Sur le devant du vélo, j'avais installé 1 plaque avec 2 panneaux solaires. Cet apport de rechargements nomades m'a proposé parfois une autonomie assurée sur au moins deux jours.

le parcours

Voilà une Randonnée Cycliste pour le moins Européenne, j'ai parcouru trois pays : la France, la Belgique, l'Allemagne. Je vais vous énoncer des villes rencontrées : Paris, Senlis, Compiègne, Pont l'Évêque, Maubeuge, Charleroi, Namur, Liège, Aix-la-Chapelle, Baesweiler, Düsseldorf, Dortmund, Magdebourg, Brandebourg, Postdam, Berlin

J'ai côtoyé des Fleuves et des Rivières, des Canaux : Canal de l'Ourcq, l'Oise, Canal de la Sambre à l'Oise, la Sambre, la Meuse, le Rhin, l'Elbe, Canal de l'Elbe à la Havel, la Havel, la Spree.





En réalité, ça n'a pas du tout été une balade touristique. La mission demandait de rouler au moins 80 km par journée. Il y a bien sûr eu quelques occasions de découverte. Mon vélo et moi, nous nous sommes retrouvés dans un bain de nature aux paysages changeants, dans des environnements différents de ceux de l'Ile-de-France avec des maisons construites différemment. Nous deux avons traversé des espaces, nous nous sommes imprégnés de tout l'air environnant. Notre cheminement a parcouru parfois des petites routes, parfois des pistes, des chemins aussi, des chemins de halage, des chemins creux. Il est arrivé que les chemins ne soient pas débroussaillés. Il est arrivé que les chemins/pistes-véhicules 4x4 soient impossibles à monter en pédalant. J'ai appris à ne pas écouter Géovélo en progressant dans l'esprit de la direction visée. Il me semble qu'il s'est amusé parfois à me faire passer par de petits itinéraires impossibles, jeu probable pour tester le cycliste ! J'ai accepté 2 ou 3 fois et puis je me suis imposé. Il m'a toujours remis sur le bon chemin.

les guêpes

Il y a eu un symbole sur cette randonnée. Pas un arrêt, pas un pique-nique, pas une installation camping sans que des guêpes viennent observer ce qui se passe. Il est même arrivé une fois que je doive trouver des stratagèmes afin d'échapper comme possible à une dizaine de guêpes et à 3 frelons asiatiques. J'ai parfois eu l'impression que j'avais une marque et que ces bestioles me retrouvaient systématiquement ! N'y aurait-il pas eu une cachette secrète sur mon vélo d'où des guêpes-commando seraient sorties au moindre arrêt ? Ce fut "LA RANDO GUÊPES" !

l'Allemagne

C'est en Allemagne que la surprise a été la plus forte. Je veux parler ici des aménagements cyclables. Toutes les routes même petites, ou presque, sont longées par une large piste cyclable bien séparée des voies automobiles. Dans les agglomérations, les pistes cyclables cheminent sur les trottoirs bien pavés en rouge : aucun piéton dessus. À chaque entrée cyclable, un panneau indique clairement le partage piétons vélos ou non du dit trottoir. Il n'y a que dans les hameaux ou les toutes petites agglomérations que la rue se trouve partagée avec les voitures. Aucun conducteur ne m'a dépassé à moins de 2 mètres. C'est étonnant, les dépassements ne se sont effectués que si les conditions se révélaient optimales. En France, chaque voiture aurait déjà dépassé 50 fois sans aucune attention. Si une automobile devait tourner à droite, elle attendait même si je devais encore parcourir 30 à 40 mètres sur mon espace cyclable avant que je traverse l'intersection.

Le summum s'est révélé aux traversées avec feux tricolores. Sans aucun doute, il ne faut pas manquer d'appuyer sur les boutons jaunes pour solliciter le passage. Là, tout le monde attend. Je n'ai pas vu un seul cycliste ou piéton traverser si le feu piéton et ou vélo n'était pas au vert. L'attente pouvait se révéler parfois longue.

À Berlin, les marquages vélo au sol, traversées, bandes cyclables, pistes cyclables, passage de l'une à l'autre, sont systématiquement bien lisibles dans le plus grand bon sens. Tous les feux tricolores vélos offrent une fonctionnalité à toute épreuve et sécurisée. Les vélos sont systématiquement prioritaires sur beaucoup de situations. Les axes sont tellement larges que tous ces aménagements ont facilement été installés sans difficulté. Automatiquement du coup, puisque les aménagements cyclables performant, beaucoup de cyclistes circulent.

Il apparaît presque surréaliste d'observer les quantités d'attaches vélo installées tout au long des trottoirs dans tous les quartiers. Il paraît qu'ici, les cyclistes rêvent des aménagements hollandais ! Que nous sommes loin en France de tout cela ! Pour moi franchement, en Allemagne que du bonheur et du confort ! Pas mal pour ce qui concerne la Belgique où en fait je suis presque toujours resté le long de voies navigables ou sur d'anciennes voies ferrées. Le terme employé là-bas se dit Ravel.

J'ai fait d'autres remarques en Allemagne. C'est impressionnant le nombre de panneaux solaires que j'ai vu sur des toits de presque toutes les maisons. J'ai dépassé beaucoup de fermes solaires. C'est incroyable le nombre d'éoliennes implantées dans les paysages. Une fois j'ai essayé de les compter sur un 360 degrés tout en conduisant. J'ai abandonné à 120 ... Tous ces équipements dépassent de très loin en nombre les nôtres.



Les rencontres

J'ai rencontré beaucoup de personnes étonnées par mon projet. Mon âge également à parfois impressionné : je suis né en 1951. Franchement, il me semble que n'importe quelle personne assez en forme accompagnée d'un vélo pas trop handicapé et quelque peu équipé serait étonnée d'être parvenue à parcourir la distance. Il faut s'y préparer et je veux bien accepter de raccourcir les étapes. Beaucoup de personnes croisées se sont intéressées. Quelques personnes m'ont parfois offert de l'eau ou des paroles gentilles, encourageantes. Et puis, il y a eu des rencontres fortes. Bruno disait au revoir à "Mémène" quand je suis arrivé à sa hauteur. Il se trouve que cette dame habite la maison de son enfance. Nous avons échangé et pédalé un bon moment ensemble. Il m'a invité à boire le café chez lui. Là, il m'a offert de la tarte à l'abricot. Enfin, j'ai mangé mon pique-nique. Depuis, nous échangeons des nouvelles. Le lendemain, ce sont les Petits Gars de Maubeuge que j'ai trouvés à l'entrée d'une superbe piste Cyclable ancienne voie ferrée goudronnée de neuf. J'ai parcouru 34 kilomètres avec eux. La matinée avait été difficile car le cheminement zigzagait tant avec de trop successives petites montées et descentes très pentues le tout avec des revêtements dégradés. Ils m'ont invité à boire une bière et manger des crêpes chez l'un d'entre eux. Ils étaient tous retraités de différents métiers et se retrouvaient au moins chaque semaine pour pédaler ensemble, plutôt avec des VAE. J'espère que j'ai bien retrouvé leur adresse. Je leur ai écrit de Berlin. Pourvu que la lettre arrive. Je n'ai pratiquement jamais eu l'occasion d'échanger avec d'autres cyclistes-randonneurs sauf dans les campings avec des voisins de tente. En chemin, aucun échange avec les rares cyclo-randonneurs !

Un soir, le camping était éloigné de 6 kilomètres de toute boutique. Une fois, j'y suis allé pour acheter de la bière, la seconde pour manger dans un restaurant. En chemin au niveau d'une ferme, il y avait un distributeur de produits fermiers, des œufs, surtout des pâtés. J'ai parlé longtemps avec le couple de fermiers. Nous sommes allés dans sa réserve. Il m'a expliqué chacun de ses produits, m'a vendu en direct et m'a offert 2 saucisses que j'ai bien appréciées sur deux pique-niques.

Et puis il y a eu Lothar. Je m'approchais de la Ville de Wolfenbüttel. GEOVELO ne me faisait pas passer au centre-ville. Lothar m'a abordé, s'est intéressé à mon aventure. Il m'a proposé de venir visiter rapidement le Centre-Ville qui méritait le déplacement. Cette Ville est superbe et de caractère royal. Lothar m'a aidé dans une pharmacie, dans une banque. Il m'a invité à la terrasse d'un café et m'a offert un thé et un tiramisu. Avec sa femme, ils sont retraités et s'activent en des aides à la personne. Nous avons échangé nos coordonnées et communiquons presque tous les jours sur Whatsapp, Facebook.

Je suis arrivé à Berlin en 17 jours. J'ai parcouru 1525 kilomètres en réalisant une moyenne de 90 Kilomètres par jour. La première nuit, je suis resté chez Paul qui habite une collocation à côté de la Gare Centrale et pas loin de la Porte de Brandebourg.

Vendredi 29, je suis revenu chez Paul qui venait de terminer sa dernière épreuve le matin. À partir de là, nous avons sillonné Berlin à Vélo, d'un parc à l'autre, d'un quartier particulier à un autre.

Et voilà, ce dimanche 31, j'ai pris le un premier train ICE qui m'a mené à Offenbourg. Puis, une sorte de TER à destination de Strasbourg. Enfin le TGV pour Paris Gare de l'Est. De là, une petite heure et demie de vélo pour rentrer à Montesson. Au fait, Géovélo m'a fait passer par la Passerelle Eole juste ouverte au public. Merveilleux !

En posant le vélo dans le jardin, c'est 1675 kilomètres que mon compteur a effectivement et officiellement totalisés.

Le compte-rendu des Étapes sur Facebook : Ji Pio

JPO



Le top des expressions qui empruntent le vocabulaire du cyclisme

Avoir la tête dans le guidon

Lorsque l'on a la tête dans le guidon, on n'a qu'une chose en tête, poursuivre son objectif ! Cela peut aussi signifier que l'on est très occupé.

Avoir un coup de pompe

L'origine de cette expression est incertaine, et il est peu probable qu'elle soit liée à l'univers du vélo. En effet, "avoir un coup de pompe" signifie être brutalement fatigué. Or, en cyclisme, gonfler un pneu à l'aide d'une pompe est censé redonner du tonus !

Péter un câble

Cette expression familière veut dire que l'on se met fortement en colère, que l'on ne contrôle plus ses nerfs. Un cycliste pétera un câble, alors qu'un mécanicien automobile pétera une durite et qu'un chasseur pétera les plombs. Comme vous le voyez, il y en a pour tous les goûts !

Perdre les pédales

Lorsque l'on perd les pédales, on est confus(e) et on ne sait plus où l'on en est. Un cycliste perdra les pédales, alors qu'un navigateur, par exemple, perdra le Nord !

Se remettre en selle

Il s'agit ici de remonter sur sa monture (qui pourrait être un vélo ou un cheval) au plus vite après une chute, pour ne pas rester sur un traumatisme ou un échec. Cela peut s'appliquer au sens propre, mais aussi au sens figuré. Après une période de doutes ou d'inactivité, il faut ainsi se remettre en selle pour reprendre là où l'on s'était arrêté.

Avoir un petit vélo dans la tête

Lorsque quelqu'un est considéré comme fou, on dit souvent qu'il a un petit vélo dans la tête, notamment s'il a des idées fixes qui tournent dans sa tête comme la roue d'une bicyclette. Notons que les jardiniers auront, quant à eux, un grain.

Passer à la vitesse supérieure ou changer de braquet

Quand on incite quelqu'un à passer à la vitesse supérieure ou à changer de braquet, on lui suggère d'être plus vif et énergique, ou bien de se dépêcher !

Pédaler dans la choucroute ou dans la semoule

En pédalant dans la choucroute (ou dans la semoule en fonction de ses préférences culinaires), on n'avance pas, on stagne.

Être à plat

On est à plat quand on est épuisé, tout comme un pneu de vélo qui aurait crevé.

Mouiller le maillot

Lorsque l'on fait un effort ou que l'on prend des risques, on mouille le maillot, à l'image des coureurs du Tour de France par exemple ! Cette expression ne fait pas forcément référence au cyclisme, mais à tout effort physique qui fait transpirer !

