



N°48

mai
2005

www.droitauvelo.org

Journal d'échappeur

L'heureO véLO

**BROC'À
VELO**
samedi 4 juin
Wazemmes
9h>13h

LILLE

Positive Pétition :
P2

BILAN 2004
+11 %
d'Adaviens
P3

ANALYSE
Qui peut encore
rouler à vélo
en périphérie ?
P4-5

VELO -
HANDICAP
Inauguration
des vélos
monopousseurs
P6

LILLE
On veut
encore des
aménagements
P7

AMENAGEMENT
L'Adav y était
P8-9

SOCIÉTÉ
Le vol de vélo
tire le marché
vers le bas
P10

BALADE
Tourisme à vélo
P11

Qui peut encore
circuler à vélo
en périphérie



Caravane vanne

Dimanche 8 Mai 2005, LA CARAVANE VANNE RANDONNÉE CYCLO EST PASSEE PAR LILLE, BAISIEUX, VILLENEUVE D'ASCO, TOURNAI... Fête du vélo marié à l'accordéon, cette grande randonnée a rassemblé près de 1000 cyclo-randonneurs en cortège burlesque associant le meilleur des énergies festives tournaisiennes et wazemmoises. Une belle sortie familiale emmenée par des musiciens et des comédiens. La randonnée s'est terminée, comme dans Astérix, par un banquet pique-nique au bord de l'eau au parc du Musée d'Art Moderne de Villeneuve d'Ascq ! Co-réalisation Wazemmes l'Accordéon / L'Accordéon Moi J'Aime de Tournai. L'ADAV est partenaire de la Caravane Vanne.



Un directeur pour l'Adav

En accord avec la décision prise lors du Conseil d'Administration du 23 février dernier, Michel Anceau est nommé directeur de l' A.D.A.V. à compter du 1^{er} mars 2005



Annonce

Une jeune maman d'un petit garçon de 5 ans cherche des parents ayant des enfants fous de vélo pour encadrer à tour de rôle ces jeunes cyclistes lors de sorties tranquilles (Bois de Boulogne par exemple). Contacter Sandrine SEKULAK : 03-20-91-97-03

L'ADAV LANCE LA POSITIVE PETITION Où est passée la politique cyclable de Lille ?

L'ADAV entretient des rapports de partenariat avec la Ville de Lille. Si nous regrettons que certains aménagements ou projets ne prennent pas en compte les cyclistes (la rue Faidherbe, la rue de Douai...), nous apprécions la politique de réduction de la place de la voiture engagée par les élus lillois, seule politique efficace si on souhaite un report modal massif vers les transports collectifs, la marche, les rollers et le vélo.

Cette position mérite d'être soutenue, et nous avons salué en leur temps certaines mesures courageuses : suppression de cinq voies de circulation boulevard J.-B. Lebas, suppression d'une voie de circulation sur les boulevards de la Liberté et Louis XIV pour la création du couloir bus, suppression de la circulation automobile sur l'avenue Léon Jouhaux...

Cependant, si cette remise en cause de la prééminence de l'automobile est un préalable indispensable pour espérer voir les lillois changer leurs habitudes de déplacement en choisissant notamment le vélo, elle n'est pas suffisante et doit s'accompagner de la mise en place d'un réseau cyclable cohérent et attractif.

Or, depuis quelques mois, la municipalité semble se détourner du sujet, et le rythme des réalisations se

ralentit.

Ainsi, lors du dernier Groupe Travail Vélo (commission extra-municipale qui réunit régulièrement des représentants de la Ville de Lille, de la Communauté Urbaine de Lille et de notre association), l'adjoint au Maire en charge des Déplacements, n'a pu, malgré nos nombreuses propositions, nous indiquer si la municipalité avait des objectifs précis concernant la poursuite de sa politique cyclable. Comment dans ces conditions espérer voir se développer le réseau cyclable ces prochaines années ? Comment, sans commande politique claire, faire aboutir les projets à l'élaboration desquels nous avons participé en tant que partenaires ?

Autre signe inquiétant : pratiquement pas un mot sur le vélo urbain dans le bilan à mi-mandat de Martine Aubry et de sa municipalité. Grâce à un effort de communication important, tous les lillois savent par exemple qu'ils vont avoir un nouvel espace vert de cinq hectares sur le Boulevard J.-B. Lebas. Pareille publicité n'est pas faite pour le vélo. Une politique cyclable ambitieuse n'est pourtant pas une maladie honteuse. L'ADAV ne se satisfait pas de cette situation, et entend plus que jamais jouer son rôle de groupe de pression cycliste en lançant la POSI-

TIVE pétition. Elle appelle tous ses adhérents et sympathisants à la signer, à la faire signer, et à la diffuser dans leur entourage.

Un formulaire vierge de la POSITIVE pétition est joint à ce numéro de L'Heurovélo. Ce document est également téléchargeable sur le site internet de l'ADAV (droitauvelo.org). Vous pouvez aussi venir en retirer des exemplaires directement au local de l'ADAV ou à l'accueil de la MNE (23 rue Gosselet à Lille), et les y renvoyer une fois les signatures recueillies autour de vous.

La date de clôture de la POSITIVE pétition est fixée au samedi 4 juin, jour de la Broc'à Vélo et de la Fête Européenne du Vélo. Nous profiterons de l'écho médiatique donné à cette manifestation pour faire le bilan du nombre de signataires.

L'implication individuelle de chacun est indispensable pour recueillir le maximum de signatures, afin que notre opinion ait tout son poids face aux décideurs politiques : signez, faites signer la POSITIVE pétition, distribuez-la et faites-la connaître autour de vous !

Lille a tous les atouts pour devenir une des plus belles villes cyclables de France. Nos comptages montrent que les cyclistes y sont de plus en plus nombreux. Voilà sans doute une motivation et un projet suffisamment ambitieux pour réveiller nos élus.

Benoit Cousin

Humeur

Affirmation

Si, lors d'une discussion, un automobiliste ou un motard vous affirme que les cyclistes font n'importe quoi sur la route (feux rouges grillés, non-respect des sens interdit, circulation sans éclairage, etc.), surtout ne le contredisez pas, abondez en son sens et dites combien il est regrettable de constater un tel manque de civisme de la part

de ces inconscients. Demandez lui quel est le nombre d'accidents suite à ces infractions, dans quelle catégorie d'usagers trouve-t-on le plus grand nombre de blessés et de morts (cyclistes, motards, automobilistes) Indiquez lui ensuite que environ 40 % des accidents sont dus aux excès

de vitesse et que 40% des accidents sont dus à l'alcool. Enfin, faites lui remarquez que les cyclistes tout comme les piétons, respectent l'environnement et que ce comportement, c'est vraiment n'importe quoi ! Pour conclure, vous pouvez lui faire remarquez que les accidents, c'est comme la pollution, c'est toujours la faute des autres.

Jean Dewavrin

Et si nous allions nous promener en ville ?

En selle, je vous emmène. Voyez comme chez nous on encourage avec enthousiasme la rénovation et l'embellissement des façades. Mais pour en admirer à loisir la brique peinte ou nue, et aussi la légère sinuosité de nos rues ou les perspectives de nos boulevards, il ne nous reste que quelques dimanches d'août et leur nostalgie **modianienne**. Regardez : de longues, massives, opaques, interminables files de véhicules immobiles, toujours plus lourds, plus larges, plus hauts (la mode ici n'est plus au cabriolet), campent à

l'année sur l'asphalte et le pavé.

On ne sait plus où se garer, disent-ils. Calculons ensemble : nous réservons des dizaines de fois plus d'espace public au stockage de ces automobiles qu'à la circulation de nos petits vélos, légers et presque transparents. *Mais on ne sait plus où se garer...* Marchons un peu, voulez-vous ? Perché sur ce micro-trottoir, j'aurais dû me faire plus mince pour laisser place à une passante. («*La rue assourdissante autour de moi hurlait.*») Vous me suivez ? Ah, vous auriez peut-être

aimé les photographier, ces vieilles maisons, si trois mastodontes ne vous en avaient impunément masqué les rez-de-chaussée, mais, mon ami, *on ne sait plus où se garer.*

Revenons, maintenant. Asseyez-vous et observez donc avec moi cette carte : je vais vous le confier, dans notre secte étrange, nous avons depuis fort longtemps compris les ravages de l'étalement urbain, et la merveilleuse adaptation, pourtant fort mal reconnue, de la bicyclette aux agglomérations denses ; voyez-vous, la proximité rend bien vite superflue la possession par

chaque ménage de trois automobiles : *on n'a plus à se garer.*

Nous savons bien tout cela, oui, mais en attendant nous avons chaque jour à convaincre voisins, amis, élus, que chaque coup de pédale nous rapproche sinon de la cité idéale, du moins d'une cité économe et harmonieuse, d'une cité fluide et respirable, *aussi d'une cité... où se promener.*



Benoît Cousin

L'A.G. 2004

Bilan de l'année 2004

Le nombre d'adhérents continue à progresser : l'année 2004 s'est achevée avec 622 membres à jour de cotisation, soit une augmentation de 11% par rapport à 2003.

L'A.D.A.V. a poursuivi en 2004 ses partenariats avec L.M.C.U. et la Ville de Lille, signé une convention avec la Ville de Tourcoing, et intensifié ses relations avec le Conseil Général du Nord dans la perspective d'un nouveau partenariat. Elle a reçu une subvention de la Caisse d'Épargne de Flandres pour la mise en place d'actions à vélo à destination des personnes à mobilité réduite, ainsi qu'une subvention du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais pour une mission consacrée à la mise en œuvre de Plans de Déplacements Scolaires (P.D.S.) dans les écoles et les collèges.

Ces résultats donnent à l'association de nouvelles responsabilités, et, tout en gardant ses revendications et sa liberté de manifestation, renforcent son engagement dans une démarche de concertation. Les partenariats permettent d'être associés suffisamment en amont des projets, l'objectif étant

d'atteindre le meilleur fonctionnement possible des instances de concertation du type « Groupe de Travail Vélo » (G.T.V.), pour obtenir les aménagements cyclables souhaités.

Par ailleurs, l'A.D.A.V. s'est aussi engagée à mettre en œuvre des actions de promotion et d'information (documents, expositions, manifestations...). En 2004, elle a notamment réalisé un dépliant sur «**Le bon sens des contresens**», largement diffusé et qui a rencontré un

- **Les partenariats permettent d'être associés**
- **suffisamment en amont des projets,**
- **l'objectif étant d'atteindre le meilleur**
- **fonctionnement possible des instances de**
- **concertation du type «Groupe de Travail**
- **Vélo» (G.T.V.), pour obtenir les**
- **aménagements cyclables souhaités.**

grand succès.

L'association souhaite aussi se consacrer aux Plans de Déplacements d'Entreprises (P.D.E.) : pour promouvoir cette nouvelle action, un document proposant d'aider les entreprises à développer le vélo dans les trajets professionnels et domicile-travail vient d'être édité.

Pour mieux se faire connaître, l'A.D.A.V. a déve-

loppé en 2004 un site Internet (www.droitauvelo.org) qui veut être à la fois un lieu d'information et d'échange. Elle a également participé à la Fête Européenne du Vélo, à la Journée « En ville sans ma voiture » et à la Journée Nationale des Voies Vertes, organisé des randonnées pédagogiques à vélo avec le personnel du Conseil Général du Nord, réalisé des animations dans des collèges.

Le « climat » actuel semble favorable au développement du vélo urbain ;

évidemment, l'évolution semble trop lente, les retards accumulés ici ou là sont souvent irritants et beaucoup reste à faire, mais dans les zones où des aménagements intelligents et continus ont été réalisés, chacun peut constater que la présence des bicyclettes augmente très rapidement ; cela devrait donner des idées aux communes et agglomérations

Composition du nouveau C.A. 2005

- Président :**
Benoît COUSIN
- Trésorier :** Etienne Forest
- Secrétaire :**
Philippe DELRUE
- 1e Vice Présidente :**
Véronique FAFEUR
- 2e Vice Président :**
Jean DEWAVRIN
- Vice-Trésorière :**
Françoise Colin
- Administra(teur)(rice)s :**
Raymond BODART
Jean-François CHARVET
Raymond CROSETTI
Elise DEFOSSEZ
Dominique DUPONT
Olivier DUTEL
Hervé DUVAL
Elisabeth GRUMIAUX
Frédéric HERAN

encore réticentes : l'A.D.A.V. ne demande qu'à faire tache d'huile et à faire profiter de son expérience toutes les bonnes volontés ; encore un peu trop « lilloise », elle souhaite peu à peu devenir une association au rayonnement régional.

Benoît Cousin

Qui peut encore circuler à vélo en périphérie ?



S'il est aujourd'hui un peu plus facile qu'il y a 20 ans de circuler à vélo en ville, en périphérie au contraire, la situation déjà difficile est encore et toujours tendance à s'aggraver : les cyclistes doivent avoir le cœur bien accroché et des mollets d'acier pour persister à enfourcher leur monture dans l'enfer des voies rapides, des échangeurs, des maxi giratoires... et des petits bouts d'aménagements cyclables. Etat des lieux et propositions.

Depuis 10 à 20 ans, les villes françaises ont réalisé d'importants efforts pour modérer la circulation au profit des modes plus respectueux de l'environnement. Les cyclistes bénéficient de plus en plus de divers types d'aménagements : zones 30, contresens, bandes cyclables, couloirs bus-vélos... Mais l'essentiel des efforts ont été réalisés en centre-ville où il est aisé de convaincre la population comme les élus et les techniciens que le trafic automobile doit être endigué et l'espace mieux distribué entre tous les modes de déplacement.

Situation chaotique en périphérie

En périphérie, la situation est tout autre. Les politiques en matière de déplacement sont pour le moins contradictoires. Quelques entrées de ville sont parfois retraitées, des aménagements cyclables mal conçus et peu entretenus existent çà et là, mais les aménagements et les projets routiers existent encore le plus souvent.

Résultat, dans presque toutes les agglomérations françaises, la pratique de la bicyclette baisse. Certes, on assiste de plus en plus souvent à une hausse de la pratique en centre-ville, mais en périphérie, là où vit aujourd'hui le plus grand nombre, la pratique est en chute libre. Et le bilan global est mauvais.

Le cas de Strasbourg est exemplaire. De 1988 à 1997, entre les deux enquêtes ménages déplacements, la part de marché du vélo a augmenté nettement dans le centre-ville et le quartier des Universités, mais globalement, sur l'ensemble de l'agglomération, elle a baissé de 25 %. Rien d'étonnant à cela : la politique cyclable pourtant ambitieuse de la ville a surtout concerné le centre et pratiquement pas la périphérie.

Même constat à Lille. La pratique du vélo dans le centre y est en augmentation d'environ 50 % depuis 5 ans, selon des comptages réguliers effectués par l'ADAV (association droit au vélo). Mais il est peu probable que cela suffise à enrayer la chute de 50 % de la pratique sur toute l'agglomération entre 1987 et 1998 selon les enquêtes ménages déplacements.

La pertinence du vélo en périphérie

Mais l'usage de la bicyclette doit-il être encouragé en périphérie ? Beaucoup de responsables n'en semblent pas convaincus : trop de voitures, trop de danger, trop de distances..., pourquoi les cyclistes devraient-ils s'aventurer dans ce royaume de la voiture ? Outre les avantages bien connus du vélo pour les individus et la collectivité, voici au moins quatre excellentes raisons de développer sa pratique.

Le vélo est très efficace pour le rabattement sur les transports publics lourds : lignes SNCF, métro et tramway : bien plus ponctuel qu'en bus, bien plus rapide qu'à pied et bien moins coûteux qu'en voiture.

Le vélo s'avère très utile en périphérie pour accéder aux écoles, collèges et lycées, centres sportifs et de loisir, qui sont souvent trop éloignés pour y aller à pied, mais encore assez proches pour y aller à vélo : une façon d'éviter la dépendance automobile des enfants et des parents et de développer leur autonomie. C'est également beaucoup moins coûteux pour la collectivité que le transport scolaire.

De plus, les déplacements radiaux pour entrer et sortir de la ville sont indispensables aux cyclistes qui veulent se promener à la campagne, mais aussi pour ceux qui veulent se rendre à leur travail.

Enfin, les déplacements en rocade sont souvent quasi impossibles en transports publics (lignes inexistantes ou peu fréquentes, obligation de passer par le centre) et le vélo représente souvent la seule alternative à la voiture.

Reste la question essentielle : comment rendre la périphérie plus accessible aux cyclistes ? Avant d'aborder les solutions, il est intéressant de s'attarder sur le diagnostic qui est rarement posé. Nous l'illustrerons avec des exemples la plupart issus de la périphérie lilloise. Mais chacun retrouvera malheureusement sans mal des situations semblables dans sa ville.

Les cyclistes qui osent encore s'aventurer en périphérie des villes sont confrontés à deux problèmes majeurs : les effets de coupure liés aux grandes infrastructures et l'insécurité routière.



Les effets de coupure liés aux grandes infrastructures

On parle d'effet de coupure quand l'obstacle ou le danger provoqué par une infrastructure empêchent ou compliquent les déplacements des usagers non motorisés.

Il existe diverses sortes de coupures.

Les **coupures linéaires** sont des autoroutes, voies rapides, voies ferrées, fleuves, rivières, canaux... trop souvent infranchissables. En 1994, la ville de Strasbourg en a établi une carte saisissante qui montre l'ampleur du problème (voir l'extrait ci-après).

Les **coupures surfaciques** sont de grandes emprises infranchissables. On y trouve des zones d'activités, des zones commerciales, des lotissements et même des parcs urbains...

Les **voies interdites aux cycles** sont courantes en périphérie : les autoroutes et voies rapides, mais aussi les autoponts, certains tunnels, des tronçons de routes que les techniciens jugent trop dangereux pour y laisser circuler des cyclistes, des voies privées interdites certains jours...

Les **voies impraticables** sont encore plus fréquentes : grandes voiries sans aménagements cyclables, grands giratoires, échangeurs, raccordements tangentiels des voies de circulation...

Conséquences pour les cyclistes : de longs détours très dissuasifs, des lieux très peu accessibles à vélo, un réseau viaire peu maillé surtout pour les déplacements en rocade.

L'insécurité routière en périphérie

Elle est omniprésente et repose d'abord sur des vitesses excessives liées à la largeur et à la géométrie des voies. La tolérance à ces excès de vitesse est générale.

Le trafic est également intense et en pleine croissance, notamment autour des grands générateurs de trafic : centres commerciaux, multiplexes, zones industrielles... avec en outre la présence de nombreux poids lourds.

Les points noirs sont aussi fort nombreux : grands giratoires, échangeurs, ponts trop rares et donc très fréquentés...

Exemple d'échangeur infranchissable



La route à 4 voies qui vient de Mons-en-Baroeul est dotée de pistes cyclables. Mais la piste s'interrompt au maxi giratoire et la traversée à vélo de la rocade est-ouest est alors très dangereuse à cause de l'échangeur et des raccordements tangentiels des bretelles (tirets). Pour éviter ce danger, les cyclistes sont obligés d'effectuer de très longs détours (pointillés).

A cela s'ajoute un rapport de force défavorable : plus les cyclistes sont rares, plus ils sont en danger : les automobilistes n'imaginent plus rencontrer des cyclistes et ne les voient pas, Un cercle vicieux redoutable.

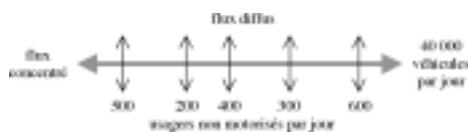
A tel point qu'en périphérie, l'absence de cyclistes accidentés peut signifier tout aussi bien que tel endroit est peu dangereux pour les cyclistes, ou bien qu'il est si dangereux que les cyclistes ont complètement renoncé à le fréquenter. C'est pourquoi, il est indispensable de ne pas oublier de ramener le nombre d'accidents à un indicateur de la pratique, en calculant ainsi un taux de risque.

Flux diffus de cyclistes et flux concentrés de voitures

En périphérie, les flux diffus sont souvent concentrés sur des autoroutes ou des voies rapides, alors que les flux non motorisés sont presque toujours diffus, car il est possible d'imposer des détours à des usagers motorisés, mais pas à des usagers non motorisés.

Soit une route nationale où circulent 40 000 véhicules par jour traversée par une petite route où circulent 200 piétons et cyclistes par jour. Peut-on supprimer ce carrefour pour faciliter la circulation des véhicules au nom de l'intérêt général (comme l'a fait la DDE du Nord en transformant la RN 41 entre Lille et Béthune en 4 voies) ? Non car en toute rigueur, on ne peut comparer des flux diffus et des flux concentrés. Il faudrait comparer l'ensemble des flux

diffus de piétons et cyclistes traversant un axe au flux concentré de véhicules passant sur l'axe (voir schéma ci-dessous).



Quelques propositions

Au terme de ce diagnostic, il apparaît à l'évidence que la faible pratique de la bicyclette en périphérie n'est pas due à un désintérêt des habitants, mais aux contraintes imposées à ce mode de déplacement : insécurité routière et détours. Toutes les enquêtes d'opinion montrent avec régularité que la population est très favorable à l'usage du vélo, mais en périphérie, elle ne peut manifestement pas mettre sa pratique en accord avec cette opinion.

Quelques propositions peuvent être maintenant clairement formulées. Une politique favorable aux déplacements à bicyclette en périphérie repose d'abord sur une **modération de la circulation**. Ce principe bien connu en ville doit aussi concerner la périphérie : le trafic doit être ralenti à 50 km/h, même sur les grandes voiries, Ce qui suppose de calibrer la voirie en fonction du trafic réel et de la vitesse limite, c'est-à-dire de réduire le nombre et la largeur des files de circulation.

Ensuite, **des aménagements cyclables continus et maillés** doivent être réalisés ; le long des radiales, mais aussi en rocade, et pour accéder et traverser les lotissements, les zones d'activités... afin de rendre le tissu urbain plus perméable aux cyclistes.

Les carrefours méritent une attention particulière. Les giratoires doivent rester de taille réduite (moins de 20 m de rayon extérieur) en les décomposant au besoin en deux petits giratoires. Les raccordements tangentiels de bretelles d'autoroutes sur la voirie urbaine doivent être supprimés. (Voir les recommandations du CERTU, in Carrefours urbains. Guide, 1999).

Une politique particulière de **traitement des coupures linéaires** est indispensable, avec la mise en place d'un programme pluriannuel de construction de passerelles ou tunnels bien conçus, Il serait souhaitable de traiter enfin les humains aussi bien que la faune sauvage !

Enfin, il convient d'**améliorer les accès aux grands équipements** : centres commerciaux, multiplexes, zones d'activités, aéroport... et aussi écoles, collèges, lycées, universités, et d'y **prévoir des abris pour le stationnement des cycles**.

Une telle politique suppose, et c'est sans doute le plus difficile, une meilleure **concertation entre les autorités** qui interviennent sur la voirie et le stationnement en périphérie : communautés d'agglomération, départements et DDE. L'avenir du vélo dans nos villes en dépend.

Frédéric HERAN
chercheur à l'IFRESI-CNRS
(Institut Fédératif de Recherche sur les Economies et les Sociétés Industrielles),
Courriel : heran@noos.fr

Merci à Michel Anceau, Julien Dubois et Jean-Pierre Verhille, pour les exemples édifiants qu'ils m'ont fournis.

Les conditions générales de circulation des cyclistes en périphérie

l'enquête de l'ADAV en 1999 Echantillon : 100 itinéraires réguliers de cyclistes, 60 hommes et 40 femmes, d'âge moyen 37 ans. Méthode : parcours décrits rue par rue par les cyclistes et réalisés dans la moitié sud de l'agglomération lilloise.

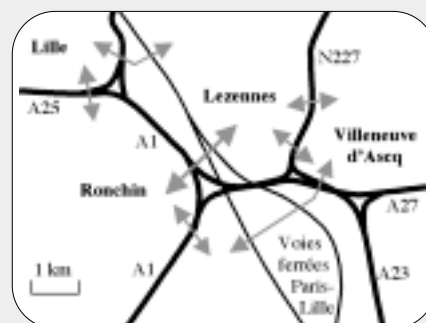
| Résultats | Nombre de trajets | Distance à vol d'oiseau (en km) | Distance effective (en km) | Détour moyen (en %) |
|-------------------------|-------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Type de trajets | | | | |
| Centre - centre | 31 | 1,781 | 2,180 | 22,4 |
| Centre - périphérie | 47 | 3,691 | 4,566 | 23,7 |
| Périphérie - périphérie | 22 | 3,376 | 4,539 | 34,4 |
| Ensemble | 100 | 3,029 | 3,820 | 26,1 |

Constat : le détour moyen des déplacements périphériques est de 50 % supérieur au détour moyen des déplacements centraux et radiaux.

Explication : les déplacements centraux bénéficient d'un réseau viaire bien maillé, les déplacements radiaux profitent de nombreuses routes qui convergent vers Lille, mais les déplacements en périphérie pâtissent d'un manque de rocadés ouvertes à la circulation des cyclistes – les trajets en voiture sont souvent plus directs qu'à vélo ! – et butent contre de nombreuses coupures (auto-routes, voies rapides, voies ferrées, canaux).

Un exemple de coupure linéaire

Pour traverser l'autoroute A1 et les voies ferrées parallèles qui séparent Ronchin et Lezennes, deux quartiers périphériques, il n'existe qu'un seul franchissement en 5 km. Et ce passage, forcément saturé de trafic, est lui-même peu praticable à vélo.



Sans commentaire...

C'est le titre d'un court article paru dans « la Voix du Nord » (édition Lille-Ville-neuve d'Ascq du vendredi 25 mars 2005). Pour illustrer cet article, une photo montrant une file de voitures stationnées sur une bande cyclable. Ci-après le texte de l'article :

«Zéro pointé ! C'était hier la sixième journée nationale de la courtoisie au volant. Une excellente initiative, qu'il faudrait renouveler... 365 fois par an, tant l'incivisme et l'impolitesse règnent en maître sur nos routes. Témoignage ce cliché pris hier (mais cela fait des mois que ça dure !) rue Jean-Jaurès, vers la Pilaterie. Et les vélos ?»

Tout d'abord, merci au journaliste d'avoir pensé aux cyclistes. Devant un fait que nous dénonçons depuis longtemps, espérons que cet article incite les élus à faire le nécessaire auprès des différentes polices pour que les aménagements cyclables et piétonniers soient mieux respectés.

Jean D



1er avril.

Pour limiter le nombre d'accidents, le gouvernement envisage de limiter la vitesse des piétons que ce soit en ville ou hors agglomération. Ainsi leur vitesse sera limitée à 5 km/h en ville et 10 km/h ailleurs. Les épreuves sportives pourront bien sûr bénéficier de dérogations et les pistes et terrains de stades ne seront pas concernés. Attention, des radars automatiques étant en cours de fabrication, à partir du 1er avril 2006, les piétons devront porter des plaques d'immatriculation.

Jean D



Retour de manivelle.

A force de consommer de l'essence et du gas-oil dans les moteurs thermiques, les automobilistes ont réussi à faire exploser le prix du baril de brut.

Jean D

DU NOUVEAU A LA S.N.C.F.

Les guides T.G.V.-Nord ont été mis à la disposition des usagers en gare de Lille plus de six semaines après la mise en place des nouveaux horaires (le 12 décembre dernier) !



Le voyageur à vélo y a trouvé néanmoins plusieurs bonnes surprises :

- Un pictogramme indique les T.G.V. acceptant les vélos.
- L'offre existe toujours sur la plupart des T.G.V. Lille-Paris, Arras-Paris, Dunkerque-Paris et Valenciennes-Paris, et elle est étendue à de nombreux T.G.V.-Atlantique : Lille - Rennes - Quimper, Lille - Nantes, Lille - Bordeaux - Toulouse, ainsi qu'au Lille - Besançon.

Il a regretté par contre que :

- Ces informations soient absentes des fiches horaires.
- Ce service ne soit proposé sur aucun T.G.V. de Lille vers

le Sud-Est.

- Le train Corail de nuit Lille-Nice qui accepte les vélos ne circule plus que quelques jours en avril, et à partir du 30 juin.

- Si le site «voyages-sncf.com» mentionne maintenant tous les trains proposant une offre «vélo», il est toujours impossible de réserver une place en ligne pour sa petite reine (rappelons que le supplément infligé est de 10 Euros et qu'il y a 4 places par rame dans les voitures 8 et 18), et pas davantage dans les distributeurs automatiques.

Benoît Cousin

Inauguration des vélos monopousseurs

Dimanche 3 avril, première sortie officielle de nos monopousseurs flambants neufs (avec le soutien de la Caisse d'Epargne Flandre). Avec nos amis de Pleinement citoyen, nous avons pu tester sur le terrain la qualité de ces drôles de vélos à une roue. Si pour les personnes en situation d'handicap, le plaisir de la balade fut réel, pour les pédaleurs, ce fut moins évident tant la position est loin d'être confortable. A réessayer dans quelques jours et sur des terrains plus difficiles et notamment le 21 mai (voir

page 11), et lors de la Fête Européenne du Vélo le 5 juin.

Yves Maerten



incitation. Pourvu que le gouvernement n'impose pas cette mesure en passant de l'incitation à l'obligation.

Jean D

Réductions sur achat de vélos et pièces

LES VÉLOCISTES CI-DESSOUS OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS DE L'ADAV

(sur présentation de la carte de l'année).

Cycles et Motos Neufs-Occasions

Alain PEUCELLE
28, rue des Hautes Loges
59700 Marcq en Barœul
Tél. : 03 20 72 62 22
6% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

Cycles FALLET

4 bis, av. Robert Schumann
59 370 Mons en Barœul
Tél. : 03.20.04.47.01

Remise

Cycles LECOLIER

64, rue Gambetta -
59000 LILLE
Tél. : 03.20.54.83.39
5% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

MOBELEC

171, rue du Faubourg de
Roubaix
59800 LILLE
Tél. 03 20 57 98 04
Remise

Cycles BONDUE

60, rue Jules Guesde
59390 LYS LES LANNOY
Tél. : 03 20 73 62 16
10% sur accessoires et vélos

LAMBERSART CYCLES

11, rue du Bourg
59130 Lambersart
Tél. 03 20 93 99 38
5% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

VANDERDONCKT FONTAINE

Cycles Peugeot
1 et 3 rue Roger Salengro
59260 HELLEMES
Tél. : 03.20.56.52.66
10% sur les accessoires
5% sur les vélos (hors promotion)

Du bon sens à l'Automobile Club.

Suite à un sondage, 93% des automobilistes se sont déclarés opposés à l'allumage des feux le jour.

Les principales raisons de cette opposition sont :

1. L'éblouissement et la fatigue visuelle résultant de l'allumage constant des feux.
2. L'impossibilité de distinguer les motos des autres véhicules motorisés.
3. L'augmentation de consommation et, en conséquence, de pollution qu'entraîne cette incitation.
4. Le risque que certains automobilistes se croient tout permis et pensent «On me voit de loin, donc pas de problèmes, je peux foncer !»

De plus, la majorité des personnes qui ont bien voulu répondre au sondage considèrent que les voitures et camions sont suffisamment visibles et la priorité serait avant tout de faire respecter les règles élémentaires du code de la route et de sécurité routière, afin de diminuer le nombre de morts et de blessés. En conclusion, la majorité des motards, des piétons, des cyclistes (voir Heurovélo n°47), des automobilistes sont contre cette

C'est le printemps, on veut encore des aménagements !

En ce début d'année 2005 et à l'occasion de la mi-mandat de Martine Aubry et de son équipe municipale, l'ADAV a présenté au Groupe Travail Vélo (GTV) de Lille un document intitulé *"79 propositions pour un réseau cyclable cohérent et attractif à Lille"*.

L'ADAV rappelle la nécessité de la constitution d'un réseau continu couvrant la totalité de l'agglomération. Le compte-rendu du GTV du 28 janvier 2005 reprenant ces différentes propositions est téléchargeable sur notre site Internet : <http://www.droitauvelo.org>.

Pour constituer notre liste (non limitative !), nous avons tenu compte des différents projets d'aménagements prévus dans la métropole et des comptes-rendus des derniers GTV. La municipalité actuelle dispose de trois années pour faire aboutir certains de ces

projets qui nous sont chers. Parmi ces nombreuses propositions, nous avons demandé les priorités politiques et les objectifs seront fixés lors des prochains GTV.

Pour encourager la politique de promotion cyclable, il nous semble intéressant de donner à tous les cyclistes un rendez-vous leur permettant de rappeler publiquement qu'ils sont de plus en plus nombreux ! C'est pourquoi, avec le retour du printemps, l'ADAV a souhaité redynamiser à Lille le principe de la Vélorution désormais portée par un collectif autonome.

Samedi 4 avril, une cinquantaine de cyclistes se sont

rassemblés sur la Grand Place puis ont déambulé dans les rues de Lille au son de leurs sonnettes et avec un mot d'ordre : la bonne humeur... à vélo !

Cette Vélorution a été l'occasion de lancer *"la positive pétition"* et celle du 4 juin à 14 h recueillera les dernières signatures ! Nous espérons vous y retrouver nombreux !

Elise Defossez



Broc'à VELO
Vente et achat
de vélos d'occasion

Samedi 4 juin 2005
De 9h00 à 13h00
(8h30 pour les vendeurs)

Entrée libre

Rue Gambetta
Marché de Wazemmes
à Lille

Inscription obligatoire pour les vendeurs au 03 20 86 17 25

Atelier petites réparations et diagnostics techniques,
Stand info marquage contre le vol
Location de vélos,
Animations festives et variées...

www.droitauvelo.org

Encore de nouveaux contre-sens cyclables

Sur le dernier plan des aménagements cyclable édité par la ville de Lille figurent de nombreux contre-sens cyclables dont celui de la rue d'Angleterre et de la rue d'Esquermoise.

Même si la signalisation sur le terrain est très discrète (on dirait presque qu'elle a été effacée), pour tous ces aménagements, Merci Madame le Maire !

Jean D

Gagnez un vélo en découvrant les énergies renouvelables

Du 9 au 22 mai 2005, les énergies renouvelables en fête : visites d'installations chez des particuliers, conférences-débats, expositions, animations... Programme et inscriptions pour les visites de sites sur : <http://www.zenith-inter.net.com/ademe/index.htm>

Mission accomplie.

La rue Henry-Lestienne (à Lille) est en cours de rénovation. Les décideurs ayant constaté que les piétons se déplaçaient trop vite, il a été décidé de réduire la largeur des trottoirs. Cela permet de créer du stationnement automobile. Les conséquences de ce réaménagement sont :

1. Les véhicules en stationnement ne les gênent plus, les voitures pourront rouler plus vite tout en gardant une trajectoi-

re rectiligne.

2. Les piétons ne pourront plus marcher à deux de front : bonjour la convivialité.
3. Les piétons seront contraints de ralentir pour se croiser.
4. En matière de sécurité, la situation ne s'améliorera pas pour les cyclistes.

En conclusion, si le but était de ne pas respecter la loi sur l'air, c'est du beau travail !

Jean D

ARRAS

9 février. Rencontre avec M. Rappeneau, 1er adjoint, pour lui proposer que l'ADAV soit désormais associée aux projets cyclables de la ville. Bon accueil de notre proposition. Il reste maintenant à établir une méthode de concertation avec les services techniques de la ville.

(Michel, Julien et K. Boissou)

CLUB DES VILLES CYCLABLES

30 mars - Paris. Journée d'échange sur la place du vélo en périphérie.

(Michel & Julien)

CONSEIL GENERAL DU NORD

11 avril. Rencontre avec M. Pavros, Vice-Président en charge de la voirie, pour finaliser le projet de convention de partenariat ADAV - GG 59. Le projet de convention sera soumis au vote de l'assemblée départementale en juin pour signature de la convention en juillet.

(Michel & Etienne Forest)

21 avril. Réunion de travail pour finaliser l'étude de la nouvelle voie (RD9) qui sera créée à Roubaix entre la rue d'Avelghem et l'avenue du Parc des Sports. Le projet est modifié pour intégrer des pistes cyclables suivant notre recommandation.

(Michel)

FEDERATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUBICY)

15 avril. Bordeaux. Journée d'étude sur les thèmes "inciter à l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail", "vélo & transports en commun, une cohabitation nécessaire", "les enjeux des voies vertes en entrée de ville". (Michel, Julien, P. Delrue, F. Héran)

16-17 avril. Assemblée Générale. (Julien & P. Delrue)

HAUBOURDIN

28 janvier. Réunion de travail. LMCU présente les possibilités de son intervention aux services municipaux sur les projets de voies vertes entre la mairie et la rue Thirion par le mail du Bon Pêcheur et entre la rue de la Liberté et l'avenue de Beaupré.

8 mars. Réunion publique.

L'ADAV défend auprès des riverains le contresens qui sera réalisé rue du Bocquiau. (Michel)

9 mars. Réunion publique.

L'ADAV demande de ne pas oublier la place des vélos dans le projet de réaménagement du centre ville.

(J.-P. Verhille)

7 avril. GTV. Point d'avancement des projets de voies vertes (aménagement réservé à la circulation des non motorisés) entre la mairie et la rue Thirion par le mail du Bon Pêcheur et entre la rue de la Liberté et l'avenue de Beaupré.

Une bande de roulement sera réalisée le long du chemin pavé de Bussignies. Un contresens cyclable rue Ferron est à l'étude.

(Michel)

LILLE

28 janvier. GTV. L'ADAV remet un document contenant 79 propositions d'aménagements cyclables à réaliser, notamment tout un réseau de contresens autour de la Place de la République. Les services doivent maintenant prioriser nos propositions.

(Michel, Julien & E. Defossez)

25 mars. GTV. Présentation du projet final de la Place de Fives par la SORELI. Projet de remise à double sens de la rue Solferino : plan transmis à l'ADAV. Les modifications du Pont de Tournai avec création d'aménagements cyclables sont toujours en attente de validation par le Maire.

L'ADAV rappelle la nécessité de donner des priorités parmi ses 79 propositions.

(Julien & Elise Defossez)

LILLE METROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE

Unité Centrale

13 janvier. Réunion de travail sur les projets de pistes cyclables de la rue du Marais. (Julien)

18 janvier. Comité technique n°2 de l'étude d'un réseau structurant d'itinéraires cyclables de 100 km en priorité 1 au PDU (Plan de Déplacement Urbain). Validation d'un nouveau schéma moins centré sur Lille mais rééquilibré sur le Versant Nord-Est. Présentation de différents types d'aménagements cyclables pour les itinéraires structurants. (Michel)

24 janvier. Réunion de travail sur la définition des axes composant le projet du réseau cyclable métropolitain de 100 km. Inscription de nouvelles liaisons reliant les communes du versant Nord-Est (Tourcoing

l'Adav

- Roubaix - Villeneuve d'Ascq). (Michel)

4 mars. Comité Technique n°3. Présentation d'un nouveau schéma prenant en compte nos demandes pour un rééquilibrage sur le Versant Nord-Est. Adoption du principe d'aménagement qui sera retenu prioritairement pour les études d'itinéraires inscrites à ce schéma. Le principe retenu consiste en des pistes cyclables unidirectionnelles qui se transforment en bandes cyclables dans la traversée des carrefours afin de limiter le risque d'accident avec les véhicules tournant à droite.

(Michel & Julien)

11 mars. Réunion de travail sur le réaménagement du boulevard J.-B. Lebas à Lille. Faute d'aménagement sur la voirie, le trottoir côté rue Gosselet sera autorisé aux cycles.

(Michel & Julien)

21 avril. 1er Comité de Pilotage de l'étude d'aménagement d'un réseau cyclable structurant. Présentation du projet élaboré lors des comités techniques précédents par les élus en charge du dossier.

(Michel & B. Cousin)

Unité Territoriale de Marcq-La Bassée

25 janvier. Présentation du projet de réaménagement de la rue du Bocquiau à Haubourdin. Validation de la forme du contresens cyclable qui sera proposé à la municipalité. Etude du projet de voie verte entre la mairie d'Haubourdin et la rue Ferron.

(Michel)

24 février. Présentation du projet de contournement d'Englos modifié avec des pistes cyclables conformément à notre demande. Etude des projets de voies vertes d'Haubourdin.

(Michel, Julien, JP. Verhille)

Unité Territoriale de Roubaix-Villeneuve d'Ascq

Réunion de travail où l'UT nous présente ses différents projets de voiries.

1er février. L'ADAV demande l'étude d'un contresens cyclable dans la rue Dubar à Lys lez Lannoy qui doit être réaménagée en zone 30. Nos

demandes de contresens à Hem pour les rues Jean Jaurès et Foch sont rejetées par la municipalité.

(Michel)

9 mars. LMCU nous présente le projet de réaménagement de l'avenue du Pont de Bois à Villeneuve d'Ascq. La voirie passera de 2x2 voies à 2x1 voies avec des bandes cyclables et des couloirs bus-vélos en amont des carrefours. Les intersections gérées par feux seront remplacées par des giratoires avec insertion directe des bandes cyclables, en entrée et en sortie, par des by-pass qui évitent aux cyclistes d'être "tassés" contre la bordure par les automobilistes. La rue de la Chesnaie, entre la rue de Fives et l'avenue du Pont de Bois sera remise à double sens.

Projet de zone 30 rue Franklin à Leers. L'ADAV demande l'étude d'un contresens.

(Michel & Julien)

4 avril. Présentation du projet de piste cyclable à contresens de la rue Franklin à Leers. Validation de la proposition qui sera soumise pour accord à la municipalité.

(Michel)

Unité territoriale de Tourcoing-Armentières

15 mars : Étude du projet de réaménagement et de nouvelle voie rue des Processions à Comines. Une piste cyclable bi-directionnelle sera créée avec une insertion directe dans un nouveau giratoire. Les accès et sorties de la piste sont retravaillés selon nos demandes. L'ADAV demande l'étude d'un contresens cyclable dans l'ancien tracé de la rue des Processions qui sera en zone 30. L'étude sera soumise à la municipalité.

Armentières. Présentation et étude du projet de réaménagement des rues du Kimmel et Faidherbe. Demande de modification du tracé des entrées et sorties des pistes et bandes cyclables programmées. Présentation du projet de bandes cyclables rue Joffre et Blum.

(Michel & Julien)

Unité territoriale de Lille-Seclin

1er avril. Réunion de mise au point des relations entre l'ADAV et l'Unité Territoriale suite à l'épisode douloureux

y était

de la rue d'Angleterre à Lille. L'ADAV sera désormais associée à des réunions de travail périodiques où les différents projets de voirie lui seront présentés. Présentation du projet de mise en zone 30 de la rue Nationale à Lille.
(Michel et Julien)

LOMME

17 mars. Suite au GTV l'ommois précédent, l'UC de LMCU a présenté une étude (disponible au local) de **plusieurs contresens cyclables réalisables sur Lomme** : rue du maire Becquart, rue Neuve, rue Gallieni... Prochaine étape : les représentants de la Ville de Lomme doivent valider ces propositions par le Maire et LMCU produira des plans plus détaillés de ces différents aménagements à la prochaine réunion.
(Julien)

MARCO EN BARCEUL

1er mars. 1er GTV. Accord entre l'ADAV et la ville pour demander l'étude de contresens cyclables rues de la Rianterie, du Lazaro et avenue Calmette. Les services communautaires se chargent des études.
(Michel & Julien)

PREFECTURE DU NORD

25 mars. Forum des intervenants départementaux de sécurité routière. Parmi les opérations de sécurité routière soutenues en 2005 par la Sécurité Routière, l'ADAV se propose de réaliser des opérations de sensibilisation sur le risque d'accidents entre camions et vélos, ceci en partenariat avec la communauté urbaine de Lille.
(Michel)

ROUBAIX

7 janvier. Réunion de travail avec les services de la ville pour définir les axes qui pourraient être pourvus d'aménagements cyclables. Accord pour demander l'étude d'une dizaine d'aménagements cyclables à contresens sur des rues répondant à une logique d'itinéraire. Les études de faisabilité seront demandées à LMCU. Il s'agit des rues : du Marquisat, d'Alger, de l'Hospice, du Vieil Abreuvoir, Grand Rue, du Maréchal Foch, du Château, Edouard Vaillant, de Barbieux, Horace Vernet, Jules

Michelet, de Carihem, des quais d'Anvers, de Calais et de Gravelines, de l'avenue du Parc des Sports et de la contre-allée du boulevard du Général de Gaulle (côté lycée Jean Moulin).
(Michel & R. Bodart)

27 janvier. Commission de circulation : l'ADAV défend sa proposition de création d'un contresens cyclable rue du Marquisat pour faciliter les déplacements cyclistes entravés par le sens unique de la rue des Arts. Cette demande est acceptée et LMCU finalise l'étude. La demande de l'ADAV de contresens rue Boucher de Perthes est étudiée. La rue sera finalement remise à double sens pour tous les usagers.
(Michel, R. Bodart & D. Pruvost)

18 février. Groupe de Travail Vélo (GTV) : un projet de location-gardiennage vélo est étudié avec la société Parcogest qui gère les parking en ouvrage sur la ville. L'ADAV est sollicitée pour faire part de ses remarques et apporter ses connaissances sur des expériences similaires. Les demandes de contresens définies lors de la réunion de travail du 7 janvier sont présentées au GTV. Elles sont acceptées par M. Dubois, Adjoint en charge de la voirie et seront étudiées par les services communautaires.
(Michel)

17 mars. Réunion de travail avec les services municipaux pour définir les modalités de mise en place d'un service de location et gardiennage de vélos au sein des parkings du centre ville gérés par la société Parcogest.
(Michel)

24 mars. Commission de circulation. Les demandes de contresens des quais d'Anvers, de Calais et de Gravelines sont pour le moment rejetées par la commission du fait d'une largeur de voirie insuffisante (3 mètres mais très peu de circulation et très bonne visibilité...). Une remise à double sens de la rue d'Alger est préférée à l'instauration d'un contresens cyclables. Les deux options restent à l'étude.
(Michel)

6 avril. Réunion publique. L'ADAV défend auprès des

riverains les bandes cyclables qui doivent être matérialisées fin 2005 dans la partie qui sera renouvelée de l'avenue de la République.
(R. Bodart)

8 avril. Réunion de travail sur le projet de location de vélos. 3 parkings en ouvrage (Eurotéléport, Espace Grande Rue, Blanchemaille) seront dotés d'arceaux de stationnement devant la loge des gardiens. On pourra y louer ou faire gardiennage un vélo. Un service de petites réparations sera offert aux utilisateurs. Ce projet doit se concrétiser cette année.
(Michel)

TOUFFLERS

11 mars. Réunion publique. Présentation du projet de réaménagement de la rue de la Festingue à sens unique. L'ADAV interpelle la municipalité et demande la réalisation d'un contresens cyclable.
(J. Dewavrin)

TOURCOING

17 janvier. GTV. 65 nouveaux arceaux de stationnement devront être installés en 2005. Point sur l'état d'avancement du projet de contresens de la rue Famelart qui dessert la médiathèque. Projet de bandes cyclables boulevard d'Halluin. Etude d'aménagements cyclables sur l'avenue G. Dron. Plusieurs principes seront étudiés : pistes, bandes et couloirs bus ouverts aux cyclistes. L'ADAV demande une nouvelle fois à être associé aux réflexions menées sur le nouveau plan de circulation et de réaménagement du centre ville.
(Michel)

VILLENEUVE D'ASCQ

20 janvier. Groupe Vélo. 3 commissions composées

d'habitants de la ville sont créées à l'initiative de la municipalité. La première est chargée de réaliser des articles de sensibilisation à la pratique du vélo en ville dans le journal municipal, la seconde se charge de d'identifier des itinéraires propices à la pratique du vélo et la troisième est chargée d'identifier les points qui entravent la circulation des cyclistes.
(Michel, F. Devred)

7 février. Commission cartographie. Mise en place des modalités de fonctionnement de cette commission destinée à résoudre les problèmes rencontrés par les cyclistes sur la voirie.
(Michel, F. Devred)

18 avril. Commission cartographie. L'ADAV demande la suppression d'une multitude de bordures disséminées sur les itinéraires cyclables de la ville et la réfection et l'entretien de plusieurs pistes cyclables. Proposition de contresens cyclables rues de la Fontaine, Decugis, de la Station, des Victoires et carrière Delporte. Demande de réalisation d'un itinéraire cyclable sécurisé entre le boulevard de l'Ouest et Flers Breucq par la rue Jean Jaurès. Demande de réalisation d'un itinéraire cyclable entre Villeneuve et Hem par la rue des Marchenelles. Ces demandes seront soumises aux services communautaires.
(Michel)

VELOROUTES VOIES VERTES

26 février-Paris. Assemblée Générale de l'AF3V (association française de développement des véloroutes et voies vertes). L'ADAV reste membre du conseil d'administration.
(Michel)



cyclomots

par Benoit C

Horizontalement

- I. Indispensables
- quand on plante son
- clou.
- II. Joliment dentelée.
- III. Bref renvoi. Lis
- peut-être. IV. Points.
- Note. V. Ne sait tou-
- jours pas où poser son
- ballon. VI. Diffuserai.
- VII. Déplacement laté-
- ral. VIII. Saisonnière,
- mais en avance.

Verticalement

- 1. Pédale encore plus vite, par exemple. 2. Vieille publica-
- tion. Bien oublié. 3. Pronom. Comme les cases noires.
- 4. Empoisonnai. - 5. Aura sa fête en juin. N'accepte encore
- le précédent qu'au compte-gouttes. 6. Interjection. Imagi-
- na. 7. Possessif. 8. Perdue, retrouvez-la à bicyclette...

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I | | | | | | | | |
| II | | | | | | | | |
| III | | | ■ | | | | | |
| IV | | ■ | | | | ■ | | |
| V | | | | | ■ | | ■ | |
| VI | | | | | | | | |
| VII | | | | | | | ■ | |
| VIII | | | | | | | | |

solutions p.12

Des réactions en chaîne.

Malgré mes conseils répétés, certains cyclistes s'obstinent à ne pas accrocher correctement leur deux-roues ou à rouler avec des vélos pourris (en piteux état). Ce sont généralement les mêmes. Conséquences pour le cycliste :

1. Au premier vol, 20% des cyclistes renoncent à l'usage du vélo.

2. Perte financière en cas de vol (vélo + antivol).

Conséquences pour le voleur :

1. Acquiert de l'expérience. 2. Ressent et conforte un sentiment d'impunité.

3. En tire un peu d'argent (moins que la perte financière subie par la victime du vol). Conséquences sur le marché du vélo :

1. Certains cyclistes rechignent à acheter des vélos et des antivols de qualité. Le marché s'oriente vers des vélos de faible qualité, dont l'état se dégrade rapidement.

Le cycliste roule alors dans des conditions précaires (comme si il n'y avait pas suffisamment de danger sur la route) : capacité de freinage réduite, éclairage défectueux ou composé de lampes amovibles rapidement volées, oubliées, perdues, inefficaces dès que les piles sont usées, porte-bagage absent ou fragile, garde-boues inexistant ou de dimensions ridicules, etc.

2. Les commerces de proximité voient leur activité baisser, ces cyclistes renonçant à investir de l'argent dans l'entretien de leurs bicyclettes.

Conséquence pour la société :

1. Les délits augmentent. (Même si ceux-ci ne sont pas systématiquement enregistrés par les forces de l'ordre, la procédure d'enregistrement du dépôt de plainte s'avérant parfois fastidieuse : déplacement au commissariat, délai d'attente, faible espoir de retrouver le vélo de valeur commerciale réduite)

2. Les dépenses de la Sécurité sociale augmentent, suite à des accidents qui auraient pu être évités par un bon entretien du vélo.

3. Les commerces de proximité en difficulté financière ferment.

4. Les entreprises produisant des vélos de qualité stoppent leurs activités. Peugeot cycles (après bien d'autres N.D.L.R.) a cessé de produire des vélos.

5. La pollution dans les villes augmente.

Jean D

Le vol de bicyclettes tire le marché du cycle vers le bas

Depuis quelques années, les professionnels du cycle français se rendent compte que non seulement le vol de vélos est un frein à la pratique de la bicyclette, ce qui est évident, mais que c'est aussi un frein aux affaires, ce qui est beaucoup moins clair. Car on peut penser qu'un vélo volé

doit le plus souvent être remplacé et que c'est là une occasion d'accroître les ventes, ce qui compense la diminution des ventes liée à la baisse de la pratique. Au total, l'effet du vol des vélos sur les ventes serait sinon bénéfique du moins neutre.

D'où un certain désintérêt pour la question du vol que l'on rencontre parfois chez les vélocistes : la gamme des antivols proposés est réduite et aucun conseil pour lutter contre le vol n'est donné lors de l'achat d'un vélo de peur d'effrayer le client.

Des vélos rachetés bas de gamme ou d'occasion

C'est oublier que, non seulement tous les cyclistes ne rachètent pas forcément un vélo, mais qu'en plus les vélos rachetés sont surtout des vélos bas de gamme ou d'occasion. Les résultats de l'enquête nationale que nous avons réalisée il y a cinq ans, pour le compte du Ministère des Transports, auprès d'un échantillon de 1103 cyclistes, dont 630 qui ont subi au moins un vol de vélo, sont édifiants.

Sur 100 victimes d'un vol de vélo, 23 n'ont carrément pas racheté de vélo ! 2 l'ont retrouvé, 75 ont donc racheté un nouveau vélo, mais 35 seulement tout de suite, 20 dans le mois qui a suivi, et 20 dans l'année qui a suivi.

Pire, 50 % des vélos rachetés

Nouvelles fraîches.

Pour conserver son poisson, le poissonnier utilise une chambre froide.

Pour conserver son vélo, le cycliste utilise un antivol de qualité et accroche son vélo par le cadre à un point fixe bien ancré dans le sol.

Signé : un cycliste dont le père était poissonnier(alias Jean D)

sont d'occasion. Alors que seulement 28 % des vélos volés étaient d'occasion. Et parmi les vélos rachetés, 23 % ont un prix inférieur à 500 F et 37 % inférieur à 1000 F. Alors que seulement 10 % des vélos volés avaient un prix



“ J'ai dit un "U", pas une chaîne et un cadenas...”

d'achat inférieur à 500 F et 27 % inférieur à 1000 F.

La conclusion est claire : le vol des vélos tire le marché du cycle vers le bas. Avec l'augmentation du risque de vol, le consommateur a tendance à faire passer le critère du prix avant celui de la qualité.

Qui en profite ?

Les grands perdants sont les vendeurs de cycles de moyenne ou haute gamme, notamment Cycleurope (marques Gitane, Bianchi) et Décathlon. Les fabricants-distributeurs indépendants, qui misent surtout sur la qualité de leurs produits, sont les plus touchés.

Les discounters qui vendent des vélos importés bas de gamme – principalement les hypermarchés – en profitent peut-être. Mais cela reste à démontrer.

Les seuls grands gagnants sont les vendeurs d'antivols. 33 %

des antivols rachetés peuvent être considérés comme assez sûrs (il s'agit de U ou d'antivol pour moto). Alors que seulement 6 % des antivols fracturés appartenaient à ces catégories.

Comment faire face ?

Rappelons qu'un bon antivol bien utilisé réduit très fortement le risque de vol, sans l'annuler, bien entendu, le risque zéro n'existant pas. Le cycliste doit toutefois accepter d'investir dans un U de qualité (de 40 à 70 E) et accrocher systématiquement le cadre et la roue avant de son vélo à un point fixe en toutes circonstances, y compris dans des locaux fermés.

Les distributeurs de cycles ont donc tout intérêt à mieux informer les cyclistes sur le risque de vol et à leurs proposer de bons antivols. Leurs efforts devraient porter avant tout vers les nouveaux cyclistes très ignorants, qui sont de loin les principales victimes des vols.

Mais peu de cyclistes se déclarent prêts à investir dans un antivol correct. Surtout si les vélocistes évoquent à demi mots et au dernier moment le sujet délicat du vol, de peur d'effrayer le client et de perdre des ventes. La solution est pourtant simple : **elle consiste à changer l'argumentaire de vente en proposant d'emblée au client un vélo avec un bon antivol**. C'est à cette condition que le vol de vélos pourra régresser en France, que l'usage du vélo augmentera et que les bons vélocistes feront des affaires.

Frédéric HERAN

Balades à vélo

Un programme de 7 balades à vélo (guide Yves Maerten) dans la métropole lilloise vous est proposé cette année à partir de mai 2005. Ces balades à la découverte du riche patrimoine architectural de la métropole dure nt 2 heures et privilégient les rues et secteurs tranquilles, parfois dotés d'aménagements cyclables.

Circuit Vieux-Lille-Euralille : sam 7 mai 15h, dim 22 mai 10h, sam 24 sept 15h

Circuit Patrimoine industriel de Lille : dim 8 mai 10h, vend 17 juin 18h, dim 9 oct 10h

Circuit La Citadelle de Lille et quelques jardins : sam 8 oct 15h

Circuit Lille-villages (Bois-Blancs-Wazemmes) : sam 14 mai 15h, vend 3 juin 18h dim 26 juin 10h

Circuit Villeneuve d'Ascq (lac du Héron) : sam 11 juin 15h, sam 23 juil 15h, sam 27 août 15h

Circuit Villeneuve d'Ascq (urbanisme d'une ville nouvelle) : dim 24 juil 10h, dim 28 août 15h

Circuit Tourcoing* : dim 15 mai 10h, dim 12 juin 10h, dim 10 juil 10h, dim 11 sept 10h

* en partenariat avec l'office de tourisme de Tourcoing

Balade avec les monopousseurs (pour emmener une personne en fauteuil) : samedi 21 mai, 15 h, départ au foyer Grafteaux, avenue du Bois à Villeneuve d'Ascq pour une balade autour du lac du Héron.

L'association TERRAMOBILE (Courtrai) propose aussi des balades guidées, principalement le dimanche au départ de Courtrai. Se renseigner : www.terramobile.tk ou à Mobiel : 00-32-56-24-99-10

Pour les circuits de Lille, le rendez-vous est à l'esplanade du champ-de-Mars (entrée du bois de Boulogne) ; à Villeneuve-d'Ascq, le rendez-vous est à la Maison-Folie (avenue Champollion) et à Tourcoing, devant l'office de tourisme (église Saint-Christophe). Tarifs : adhérents ADAV, Pro-vélo, Mobiel : 4 Euros, Individuels : 5 Euros Renseignements : Yves Maerten (06-74-87-98-14)

L'office de tourisme de Lille propose le **circuit Citadelle de Lille** tous les mercredi de juillet et août 2005.

Brèves

Circulation silencieuse.

- En cas de décès ou d'un accident grave d'un cycliste, je suggère de faire une manifestation un peu particulière. S'il s'agit d'un décès, l'opération consistera à se déplacer à vélo entre le lieu de l'accident et le cimetière le plus proche. S'il s'agit d'un accident grave, le déplacement se fera entre le lieu de l'accident et l'hôpital le plus proche. Cette circulation, bien que silencieuse, n'empêchera pas les cyclistes, s'ils le désirent, de s'exprimer. Sur des pancartes fixées sur les vélos, les messages seront inscrits. Je propose :
- 1. La fluidité du trafic automobile est plus importante que la sécurité des cyclistes. (Ce slogan est la devise de certains élus, voire de certaines administrations. Pour les identifier, c'est très facile, voyez quel budget ils ont consacré à la sécurité des cyclistes et comparez-le à celui qu'ils ont consacré au développement du trafic routier.)
- 2. Mort en attendant la réalisation d'un aménagement cyclable (si l'accident s'est produit à un endroit qui en est dépourvu).
- 3. Silence, on meurt !
- 4. L'absence d'aménagements (cyclables) nuit gravement à la santé des cyclistes.

Jean Dewavrin

RN 41 Le retour

- On se souvient du conflit DDE-ADAV au sujet de l'absence d'aménagements pour piétons et cyclistes lors de l'élargissement de la RN 41 passée à 2x2 voies (Lille-La Bassée), et du mépris affiché par la DDE pour ces usagers sans moteur.
- Cinq ans plus tard, la DDE ouvre un nouveau chantier sur la RN 41 pour créer... un passage souterrain à hauteur de Wicres-Herlies.
- Pourquoi faire simple quand on peut faire ce qu'on veut ?

Yves Maerten

Cyclopolitain

- A Lyon, un nouvel engin, hybride de triporteur et de vélo électrique, circule dans l'hyper-centre et fait office de vélo-taxi (1 Eur le km). La société «Cyclopolitain», créée en 2003, en fait tourner une trentaine et salarie quelque 20 personnes (temps partiel pour étudiants). Tout renseignements sur le site «Cyclopolitain».

YM

Humeur

Les râleurs à moteur

Les automobilistes sont des gens bizarres : mal dans leur peau tôlees, ils râlent contre tous ceux qui roulent pas comme eux, les piétons qui passent au feu vert, les cyclistes qui se fauillent au ras de leur voiture, les livreurs en double-file, la suppression de parkings gratuits...

Un automobiliste lillois, probablement à bout de nerfs, écrivait récemment au journal «Le Monde» qu'il fallait 35 heures (sic !) pour traverser Lille en voiture (admirez la kolossale subtilité du chiffre) tant cette ville était devenu compliquée pour les (pauvres) automobilistes lillois. Il renforçait son puissant argumentaire en déplorant que tout ça (la politique de réduction de la place de l'automobile), c'était fait pour «quelques cyclistes

énervés» manifestant tous les samedis Grand Place pour plus de pistes cyclables, visant le collectif des véloroutiniers et avec qui nous avons récemment co-manifesté.

Si la caricature est manifeste (un autre Lillois répondit intelligemment quelques jours plus tard à ce grincheux) et sans intérêt, cet automobiliste souligne bien le malaise de ces «énervés» ou «accros» du volant. Sans doute âgé (car il y a belle lurette qu'on ne se gare plus au pied de son immeuble

et que les embouteillages sont quotidiens dans la métropole), cet automobiliste regrette sans doute le temps béni (les années 50) où le parc automobile français ne dépassait pas 1 million de véhicules (aujourd'hui, on dépasse les 36 millions rien qu'en France).

Pour pouvoir circuler sans bouchons, se garer n'importe où et pour pas cher, cher Monsieur, essayez la bicyclette, un engin véloroutinier et qui coûte même pas 35h de smicard.



BULLETIN D'ADHESION

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs, Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue... Bulletin à renvoyer à l'Association Droit Au Vélo, 23, rue Gosselet, 59000 LILLE

J'adhère à L'ADAV et recevrai le journal "l'heurO véLO"

Adhésion individuelle.....14 euros

Adhésion chômeur ou étudiant.....8 euros

Adhésion couple.....25 euros

Adhésion famille 25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros ; 5 personnes = 28 euros)

Membre de soutien.....25 euros

Association25 euros

Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurO véLO"8 euros

Je souhaite participer aux activités de L'ADAV (précisez éventuellement)

Je voudrais soutenir les actions de L'ADAV et je fais

un don par chèque deeuros à l'ordre de L'ADAV.

Je souhaite recevoir un reçu fiscal pour ce don.

Je souhaite recevoir ma carte d'adhérent

Prénom :

Nom :

Adresse :

.....

Code postal : Ville

Profession

Téléphone :

Courriel :

Date de naissance :

Agenda

● samedi 21 mai, 15 h

Balade avec les monopousseurs
(pour emmener une personne en fauteuil) départ au foyer Grafteaux, avenue du Bois à Villeneuve d'Ascq pour une balade autour du lac du Héron.

● samedi 4 juin, Marché de Wazemmes 9 h > 13h

Broc' à Vélo cf page 7

Pour cela, nous avons besoin de volontaires pour préparer les tracts, contacter les commerçants, diffuser l'information et prévoir l'organisation de la journée...

Merci de vous faire connaître auprès de l'ADAV (adaville@nordnet.fr) si vous avez un peu de temps à consacrer à ce rendez-vous annuel de cyclistes. Merci d'avance.

● dimanche 5 juin, 15 h

Fête européenne du vélo : rendez-vous devant la MNE.

● De mai à septembre ; balades sur le thème du patrimoine et des espaces verts à Lille, à Tourcoing et à Villeneuve d'Ascq (cf p11)

Tarifs : adhérents ADAV, Pro-vélo, Mobiel : 4 Euros, Individuels : 5 Euros

Renseignements : Yves Maerten (06-74-87-98-14)

● Samedi 24 septembre ou 1^{er} octobre

Rallye Solidaire à Lille...

Les articles pour le prochain HeuroVélo (n°49) doivent nous parvenir avant le 26 août 2005

Retrouvez l'ADAV sur l'internet

www.droitauvelo.org

- Nos actions
- Les aménagements
- Les balades
- Les conseils pratiques

- Un forum de discussion
 - Bientôt des petites annonces
- informez-vous... exprimez-vous...

Archives lilloises

En faisant du rangement dans mes affaires, j'ai mis la main sur « La Voix du Nord » du 23 septembre 1999 (lendemain de la journée sans voiture). Une photo a attiré mon attention. On y voit un roller circuler rue Nationale avec une poussette contenant deux enfants. En observant bien la photo, on constate qu'à l'époque, l'aménagement cyclable était continu à l'endroit de l'îlot piéton à proximité de l'intersection avec l'avenue Foch. Depuis cet îlot a été élargi sans que l'ADAV ne sache vraiment pourquoi... avec pour conséquence l'interruption de la bande cyclable. Plusieurs hypothèses sont envisageables :

1. Pour empêcher des véhicules au gabarit important d'accéder à l'avenue Foch.

2. Pour limiter le développement du trafic cycliste rue Nationale, en augmentation conséquente suite à l'installation des bandes cyclables.

3. Selon certains, pour empêcher le dépassement du bus (lors de son arrêt) par les voitures. Dans ce cas, il était aussi possible d'allonger l'îlot. Cela aurait eu le même effet tout en préservant la continuité de la bande cyclable.

4. Pour empêcher les cyclistes de progresser par la droite et de se voir couper la route par des automobilistes inattentifs tournant à droite. Lors d'un Groupe Travail Vélo de la ville de Lille où nous avait été présenté le projet de suppression des

bandes cyclables de la rue Nationale, nous avons eu confirmation d'accrochages aux intersections. L'ADAV en avait profité pour réaffirmer la nécessité de prolonger les bandes jusqu'aux intersections. A cette époque, la ville de Lille considérait que la sécurité des cyclistes était moins importante que la fluidité du trafic automobile. D'où le maintien des différentes files de « tourne à gauche » empêchant le prolongement des bandes cyclables.

Cet article me confirme le mode de réflexion généralement suivi par certains décideurs. Ils acceptent de faire des aménagements cyclables à condition que la sécurité des cyclistes soit garantie, quel que soit le degré d'attention des automobilistes. Ainsi, ils considèrent que leur responsabilité est engagée si un cycliste est accidenté sur un axe où ils ont permis la réalisation d'un aménagement cyclable. Par contre, si aucun aménagement n'est réalisé et si un cycliste est accidenté, ils ne s'estiment pas responsables puisqu'ils n'ont pas incité celui-ci à utiliser le vélo. Reste à savoir si, en cas d'accident, une association de défense de cyclistes ne serait pas plus tentée de mener une action juridique contre un élu qui n'a rien fait pour améliorer la sécurité des cyclistes que contre un élu qui a fait le maximum pour améliorer la sécurité des cyclistes ?

Jean D

vu / lu

QQ Lors d'un journal télévisé, j'ai appris que la Chine produisait depuis peu sa première voiture de conception et fabrication 100 % chinoises. D'une allure semblable aux petites voitures européennes, le modèle sans possibilité

d'options (elle sera certainement moins gourmande) est appelé QQ (prononcez quiou quiou), coûte environ 2900 euros. Une chose est sûre, vu l'importance de la population chinoise, le prix du baril de pétrole n'est pas prêt de baisser !

Jean D

L'HeuroVélo

L'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'AssOciatiOn Droit Au VéLO, (ADAV), 23, rue Gosselet 59800 Lille. Tél : 0 320 861 725 fax : 0 320 861 556 E-mail : adaville@nordnet.fr

Site : www.droitauvelo.org
commission paritaire en attente périodicité trimestrielle
conception ADAV Le numéRO : 2 euros gratuit pour les adhérents.
Toute suggestion est la bienvenue.
Directeur de la publication : Benoît Cousin, mise en page : JF Charvet,
Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, JF Charvet, Benoît Cousin, Elise Defossez, Jean Dewavrin, Julien Dubois, Frédéric Héran, Yves Maerten.
Illustrations p1 et p6 : Laurent Liebessart

Les articles parus dans l'HeuroVélo sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association ADAV.
Imprimé par CEB. Tirage : 700 ex
Accueil aux heures de travail des salariés, pour être sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de téléphoner avant de vous déplacer.
03 20 86 17 25

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|----|-----|-----|
| E | L | V | A | V | T | S | E | III |
| T | E | G | A | P | R | I | IV | |
| I | A | R | T | E | M | E | IV | |
| N | C | S | C | S | O | L | V | |
| E | R | O | E | E | E | VI | | |
| R | E | F | E | F | C | F | III | |
| E | L | E | L | E | E | II | | |
| L | A | N | T | I | V | O | L | I |
| 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | |