



# Journal détailléur l'heurOvélo vélo

Janv  
06

N°50  
SPECIAL  
RETRO

AG de  
l'Adav  
samedi 21 janv  
14 h  
M.N.E. Lille

www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org

RETRO  
*HeurOvélo :*  
49 numéros + 1 P2

RENFORT  
*Bienvenue Fanny* P3

SPÉCIAL  
CONGRES  
*Les contresens ;  
l'intermodalité ;  
l'insécurité,  
un faux problème*  
P 4-5-6-7

INNOVATION  
*Le code de la rue* P8

ITINERAIRES  
*Point sur les  
véloroutes* P9

VELO VS AUTO  
*Le vélo vainqueur  
par K.O.* P10

NOUVEAU  
*Les ateliers vélo  
de l'Adav* P11

LILLE SUD  
*Porte des "Potes"*  
LILLE NORD  
*Passerelles  
madeleinoises*  
P12

GOUT DE  
BOUCHON  
*Le PC et le vélo* P13

ADAVIENS  
*81 ans et toujours  
cycliste* P14

PERMIS VELO  
*Le permis à 0 euro*  
P15

AMENAGEMENT  
*L'Adav y était*  
P16-17-18

LOOS  
*un goût de clou  
rouillé* P19

16<sup>e</sup> Congrès des Villes Cyclables à Lille

# Enfin une stratégie nationale ?



Dossier  
spécial  
Congrès des  
Villes  
Cyclables  
p.4-5-6-7

rétropédalage

# Les 49 Heurovélos publiés, petite revue de presse rétro...

**Avec ce numéro spécial n°50, il nous a paru amusant et instructif de ressortir les premiers numéros de ce journal dérailleur créé en 1991 et sorti au début de l'été.**

**T**out d'abord, il y avait l'appel pour le droit au vélo en ville  
s u r  
une page extraite du n°0, daté du printemps 1991, véritable profession de foi : "Nous voulons des pistes, des stationnements, du gardiennage, etc" avec une photo de vélo de livraison. La couverture du



n°1 se composait d'un bref édito du directeur de publication, Philippe Tostain qui annonce que, suite à la Très Grande Vélofête (succès populaire et médiatique) et de la rencontre avec la mairie, "les premiers stationnements pour bicyclettes vont être étudiés cet été" et rêve que **"Lille soit une eurocyclo-pole"**. Sur 10 pages (format A5), quelques articles sur la Très Grande Vélofête (c'est l'époque d'Euralille), la mauvaise piste du grand boulevard (avant réfection), un courrier des lecteurs et l'annonce de l'embauche d'un objecteur de conscience, et déjà 190 adhérents.



Dans le n°2, automne 1991, Philippe Tostain, visionnaire, conceptualisait le nouveau code de la rue que les Belges viennent d'adopter en 2005.

Autres articles : le cauchemar d'Euralille, les noirs desseins de la DDE et du Conseil Général autour de l'élargissement de la RN 41 (on a vu ce que ça a donné !), et pratique, les horaires des trains qui prennent les vélos.

La persévérance à l'ADAV n'est pas un vain mot !

**Yves Maerten**

## SCIENCES

# Les polluants atmosphériques en milieu urbain

**N**O, le monoxyde d'azote, est formé lors des combustions en présence d'air à partir de l'azote qu'il contient (N<sub>2</sub> + O<sub>2</sub> + température) ou de l'azote contenu en petites quantités dans les combustibles (charbon, pétrole). Les combustions ont lieu dans les moteurs thermiques, les cheminées, les chaudières, lors d'incendies... Dans l'atmosphère, il se transforme rapidement en NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote). NO<sub>2</sub> est interchangeable avec d'autres molécules azotées appartenant à la famille des NO<sub>x</sub>. Au niveau pulmonaire, NO<sub>2</sub> est irritant par formation d'acide nitrique (HNO<sub>3</sub>). Au niveau atmosphérique, il contribue à l'acidification des pluies.

SO<sub>2</sub>, le dioxyde de soufre, provient de la combustion de composés qui contiennent du soufre (charbon, pétrole). Comme le NO<sub>2</sub>, le SO<sub>2</sub> est irritant au niveau pulmonaire par formation de l'acide correspondant (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>, l'acide sulfurique) et acidifie les pluies.

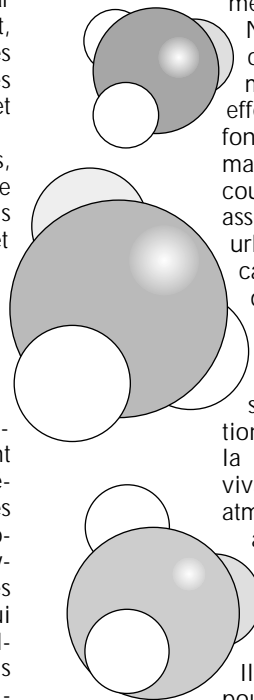
**L'atmosphère est composée naturellement de 78% d'azote (N<sub>2</sub>), 21% d'oxygène (O<sub>2</sub>), près de 1% d'argon (Ar) et de concentrations minimales en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), ozone (O<sub>3</sub>) etc. En milieu urbain divers polluants sont présents, notamment sous l'effet du trafic automobile.**

CO, le monoxyde de carbone, est issu des combustions incomplètes de produits carbonés (essence, bois, charbon, gaz naturel...). Il est concurrent de l'O<sub>2</sub> sur les molécules d'hémoglobine de notre sang et réduit donc la capacité respiratoire. Les plus exposés au CO sont les fumeurs. Le CO se transforme rapidement en CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère.

L'ozone, O<sub>3</sub>, est formé à partir de NO<sub>x</sub> et d'hydrocarbures sous l'influence du soleil. C'est donc un polluant caractéristique de la période estivale en milieu urbain. Il est présent naturellement dans la haute atmosphère, il s'y transforme en équilibre avec l'oxygène (O<sub>2</sub>) sous l'action des rayons ultraviolets ainsi absorbés. Là-haut, l'ozone est donc à préserver tandis qu'au niveau du sol il est un polluant. Il y a très peu de transfert entre ces 2 couches de l'atmosphère, qu'il faut donc considérer

séparément. L'ozone, par son caractère très oxydant, irrite les voies respiratoires et les rend plus sensibles aux autres polluants et agents pathogènes.

Les particules (sues, fumées noires) sont le résultat des combustions incomplètes. Le charbon et les hydrocarbures les plus lourds (fiouls, gazole) génèrent le plus de particules. Elles ne sont pas nocives en elles-mêmes. Ce qui les caractérise, c'est de fixer d'autres polluants qui eux peuvent s'avérer toxiques ou cancérigènes tels que des métaux, des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques)... Les particules les plus fines, celles qui atteignent les alvéoles pulmonaires, sont les plus dangereuses. Ce sont malheureusement celles qui échappent aux filtres habituellement utilisés. La pénétration dans l'organisme des polluants qu'elles portent est favorisée par les acides et l'ozone présentés



précédemment.

Les pots catalytiques installés sur les véhicules poussent les combustions et réduisent considérablement les émissions de NO<sub>x</sub>, de CO, d'hydrocarbures... après les premiers kilomètres. En effet, cette merveille ne fonctionne pas dès l'allumage, les gaz émis sur de courts trajets n'étant pas assez chauds. En milieu urbain, donc, les pots catalytiques ont peu d'impact.

Le CO<sub>2</sub> (gaz carbonique ou dioxyde de carbone) est le composé final des combustions. Il est aussi émis par la respiration des êtres vivants. Sa concentration atmosphérique a nettement augmenté au cours des dernières décennies. Cette augmentation est caractéristique de l'activité humaine.

Il n'est pas dangereux pour la santé aux concentrations habituelles. Son impact est essentiellement planétaire par sa contribution à l'effet de serre et donc au réchauffement climatique.

**David Bonduelle**

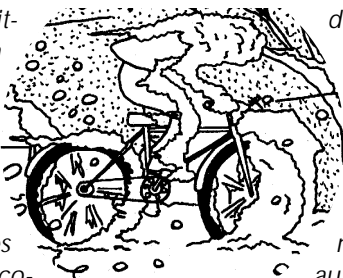


# éditorial

## Petit canard deviendra grand ?

**V**oici le cinquantième numéro de notre revue dont les opinions et les humeurs sont, dit-on, si redoutées dans les salons. Petit à petit, l'ADAV s'efforce d'étendre son champ d'actions et son territoire : plusieurs GTV (Groupes Travail Vélo) sont en formation (dans les communes de la métropole lilloise, et jusqu'à Arras), un projet de convention vient d'être signé avec le Conseil Général du Nord, des actions sont entreprises en faveur du ramassage scolaire à vélo...

Tout irait pour le mieux ? Ici et là, les grandes déclarations favorables au développement du vélo ne manquent pas : santé, aménagement du territoire, sécurité, rapidité, simplicité, la bicyclette, dirait-on, fait l'unanimité ! Notre pratique quotidienne, sur les routes ou dans les réunions, nous montre cependant qu'il y a encore loin de la coupe aux lèvres, et singulièrement dans notre région : à cet égard, le Congrès du Club des Villes Cyclables qui s'est tenu Lille en octobre dernier



fut révélateur ; plusieurs agglomérations ont réalisé ces dernières années de remarquables progrès en terme d'aménagements et de pratique cyclables, mais en y mettant des moyens conséquents, notamment par de véritables mesures coercitives envers les automobiles dans les centre-villes ; à l'opposé, la frilosité dans les décisions et l'homéopathie dans les réalisations que nous sommes parfois amenés à regretter, ne permettent pas encore chez nous au vélo de «décoller» véritablement, malgré les souhaits manifestés par la majorité de l'opinion.

Il est donc essentiel que nous soyons de plus en plus nombreux, adhérents et militants, cyclistes réels, et pas seulement pourcentage virtuel de sondages ou de statistiques, pour convaincre les élus et nos partenaires des collectivités locales du bien-fondé de ces belles déclarations. Et déjà, soyons nombreux au rendez-vous annuel de l'Assemblée Générale le 21 janvier.

**Bonne lecture et bonnes routes à tous pour cette année 2006.**

**Benoît Cousin**



## Bienvenue autoportrait

**Fanny Steinmetz est la nouvelle salariée de l'association (elle remplace Julien, parti vers de nouvelles aventures). Née en Alsace, à Schiltigheim il y a 23 ans : autoportrait.**

**A**près avoir testé mon équilibre sur quatre roues dans le parc de la Citadelle (de Strasbourg!) puis appris à me servir des vitesses dans les côtes de Haute-Marne, me voilà étudiante à Dijon qui à ce moment là mérite bien son clou rouillé... Littéraire et écolo, adepte de la vélosophie de Didier Tronchet, avec une option en géographie pour garder les pieds sur terre, je choisis ensuite un magistère d'aménagement du territoire à Tours. Pendant ces études tout terrain, j'arpente à vélo les vignobles du Mâconnais, les promenades urbaines de bords de Loire, atterris 6 mois à Hanovre pour apprendre le freinage par rétropédalage et la conduite sur neige, visite les parcs d'éoliennes dans le Finistère pour un mémoire, et les ateliers de jus de pommes alsaciens en train + vélo pour la Région Alsace.

**Dans mon sac à dos, j'ai toujours un vélo** J'arrive finalement à Lille en janvier 2005 pour un service volontaire de 6 mois auprès d'associations de solidarité avec Unis-Cité. Dans mon sac à dos, j'ai toujours un vélo et sur mon porte-bagages des chaussures de rando pour vadrouiller, car ça déraille aussi les méninges ! Aujourd'hui et grâce à l'accueil très sympathique de l'ADAV, j'aime cette profession le nez au vent de Lille, ville adoptive de briques et de Broc' (à vélos bien entendu !), faite de toutes parts et d'ailleurs, où l'exercice professionnel et quotidien nous mène en pionniers sur la piste d'exotismes discrets surgis au détour d'artères parfois bien enfumées... Sérieusement, j'espère donner un coup de main verte pour contribuer à faire fleurir des vélos sur le bitume !

**Fanny S**

## Edition

**Sûr, convivial, ponctuel, le ramassage scolaire à vélo.**



**Dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), l'ADAV vient d'éditer une plaquette "A l'école à vélo" destinée à sensibiliser les parents d'élèves et le personnel éducatif aux avantages du ramassage scolaire à vélo. Ce document est disponible sur demande à l'ADAV et téléchargeable au format PDF sur le site [www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)**

*Merci à la ville de Lille pour l'organisation du congrès du Club des Villes Cyclables en ce mois d'octobre 2005. Merci aussi à tous nos élus communautaires qui ont répondu présent pour participer aux riches débats et échanger sur la sécurité, le développement des contresens cyclables, s'informer sur la complémentarité vélo et transport en commun, réfléchir aux déplacements scolaires et aux Plans de Déplacements d'Entreprise. Bref tout ce qui fait l'actualité et le quotidien du cycliste. La présence forte de nos élus communautaires a souligné l'intérêt porté à notre condition sur la route et dans la rue aujourd'hui. Nous souhaitons que cette réflexion bénéficie à chacun d'entre nous. Encore merci pour avoir répondu avec autant de chaleur et d'intérêt, cela nous a touché profondément.*

**Paul Lueur**

*P.S. A vrai dire, j'ai pas vu grand monde de nos «grands» décideurs communautaires. Y avait personne, à part nos élus écolos...*



*Le 20 octobre 2005 après midi, au niveau national, une réunion des états généraux de la sécurité routière avait lieu ; y a-t-on parlé vélo ? Je vous le donne en mille... Pour les cyclistes tout va pour le mieux !*

**PL**

## Club des Villes Cyclables

# 16<sup>e</sup> congrès à Lille

**Créé en 1989, le Club des villes cyclables organisait son 16<sup>e</sup> congrès à Lille. L'ADAV y était associée comme partenaire, puisque, outre le suivi et l'intervention de Michel Anceau dans l'un des différents ateliers présentés, nous devions encadrer une balade dans les rues de Lille pour une centaine d'élus, techniciens et associations de toute la France.**

**L**e congrès débutait le mercredi 19 octobre par une sortie train-vélo à Courtrai, histoire de rendre jaloux les congressistes au vu des remarquables aménagements cyclables dont dispose cette ville flamande.

Le jeudi, après l'accueil à Lille-Grand Palais au milieu de vélos de plusieurs villes ou administrations (Lyon, Angers, RATP, Transpole, etc...) et de quelques stands (l'ADAV bien sûr, l'Association Française des Véloroutiers-Voies Vertes, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette, l'Association européenne des Voies Vertes, Flandre à vélo, et quelques professionnels du vélo : bureaux d'étude, sta-

**le vélo, remède contre "l'épidémie d'obésité" ?**

tion de lavage vélo Altinéa d'Auchy-les-mines, etc), le congrès ouvrait sur une très intéressante communication sur le vélo, remède contre "l'épidémie d'obésité".

Plusieurs médecins démontrèrent à partir de sérieux graphiques que la pratique du vélo influençait favorablement les taux de diabète, cholestérol,

maladies cardio-vasculaires et était une des réponses à la montée inexorable de l'obésité, notamment chez les jeunes.

L'après-midi était consacré aux ateliers (voir pages suivantes)

**Yves M**

### Atelier 2 : "Du ramassage scolaire à vélo au Plan de déplacements des établissements"

Plusieurs expériences en région étaient détaillées par leurs animateurs, à Mouans-Sartoux (Alpes-maritimes), à Grenoble, à Clamart et en Belgique (Pro-vélo).

Ceux-ci rappelaient l'importance du soutien de la commune dans les PDS, notamment pour la formation et la mobilisation des parents et de la convivialité nécessaire entre accompagnateurs pour réussir. On souligna aussi l'importance de procéder par étapes et d'impliquer le plus de monde possible.

## Balade des 100 congressistes à la découverte du vélo à Lille

**L**e jeudi 20 octobre, à l'issue des ateliers du Congrès du Club des Villes Cyclables (CVC) qui se déroulait à Lille du 19 au 21 octobre, l'ADAV organisait une balade à vélo dans le centre de Lille. Ce fut l'occasion de faire découvrir aux membres du congrès les récents aménagements cyclables, mais aussi de donner vie dans la rue à cet événement et de confronter les points de vue sur ces aménagements.

Le rendez-vous était fixé à 17 h 30, place des Buisses devant le chapiteau installé par Ch'ti Vélo. Une centaine de congressistes, venant du Grand Palais, avaient réservé un vélo. Par pelotons d'une vingtaine, encadrés par des membres de l'ADAV enthousiastes, ils ont pu connaître le sort réservé aux cyclistes rue Faidherbe aux heures de pointe, s'extasier devant la Vieille et la Nouvelle Bourse, emprun-



ter le confortable contresens de la Citadine, mesurer alors la difficulté de s'engager vers la Porte de Paris, admirer le beffroi de l'Hôtel de Ville dont les guides amateurs de l'ADAV n'ont pas manqué de rappeler le tout récent classement par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'humanité, regagner la Place des Buisses, avant de se diriger pedibus cum jambis vers l'Opéra où la municipalité offrait un cocktail sous les lustres,

**le sort réservé aux cyclistes rue Faidherbe aux heures de pointe ...**

l'occasion pour chacun d'apprécier la qualité de la rénovation du lieu en écoutant Pierre de Saintignon, premier adjoint, et Denis Baupin, président du CVC.

*P.S. Vendredi 21 octobre, 18 heures : l'immense parvis du Grand Palais se vide de ses derniers vélos...*

*Pendant deux jours, les places ont été chères autour de l'unique râtelier installé pour la circonstance. Faudra-t-il attendre le prochain congrès du CVC pour que cet espace soit équipé de la centaine d'arceaux nécessaires ?*

**Benoît C**





## Le bon sens des contresens

*C'est bien entendu le titre de notre plaquette éditée en 2004 pour promouvoir les contresens cyclables, c'est également l'enseignement tiré du congrès du Club des Villes Cyclables.*

Lors de l'atelier consacré au sujet, M. Jacques Ramaen, représentant LMCU, a rappelé que la métropole lilloise comptait 384 km d'itinéraires cyclables, dont 15 km à contresens et 315 km de voies en zone 30. La démarche de LMCU fut présentée comme « pragmatique et prudente » avec des premières expérimentations en 1998 à Lille, puis progressivement de nouvelles réalisations plus « audacieuses » comme des contresens de type cohabitation. Le souhait actuel est de développer progressivement l'aménagement en travaillant si possible quartier par quartier afin d'améliorer sa lisibilité par l'ensemble des usagers.

Frédéric Héran, chercheur à l'IFRESI-CNRS, s'est attaché à démontrer l'intérêt d'une approche pragmatique et non normative qui s'inspire des bonnes pratiques des pays et des villes qui ont développé massivement les contresens. Photos, schémas et résultats d'études contrecarrent l'ensemble des arguments opposés à une généralisation du contresens cyclable en France.

L'ADAV pour sa part illustre le rôle moteur que peut jouer une association d'usagers dans la promotion et la pédagogie des contresens. Son rôle est d'en expliquer l'intérêt (cf. notre plaquette), de convaincre élus et techniciens, de rassurer les décideurs et le public face à un aménagement encore méconnu, et au besoin de le défendre contre les attaques qu'il subit parfois.

L'exemple de la démarche entreprise dans le quartier du Tilleul à Tourcoing, doté intégralement de contresens suite à notre action alors que le projet initial était de ne

### **Quartier des anciennes facultés : maillage d'un quartier à contresens.**



### **Au moins 80 % de nos rues à sens unique peuvent s'ouvrir à la circulation à double sens des cyclistes.**

réaliser que des bandes dans le sens de la circulation, étaya notre propos.

#### **L'exemple Bruxellois**

Enfin, Ulric Schollaert, délégué vélo pour Bruxelles-Capitale, exposa l'approche de la Belgique et de Bruxelles sur ce type d'aménagement cyclable. Bruxelles, dont la taille est voisine de l'agglomération

lilloise, ne compte pour l'instant que 100 km de pistes ou bandes cyclables. La part modale du vélo est de l'ordre de 2 % à 3%. On ne peut donc pas évoquer une « culture vélo » très développée. Pourtant, sur les 700 km de rues à sens uniques, 70 % à 90 % vont devenir des Sens Uniques Limités (SUL), appellation retenue par la Belgique pour désigner le contresens cyclable. Cette évolution est imposée par la législation fédérale qui, par un décret du 1er juillet 2004, rend obligatoire l'ouverture de l'ensemble des sens uniques à la circulation à contresens des cycles, à condition que :

- la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h,
- la largeur libre (hors stationnement) de la chaussée soit d'au moins 3 m,
- il n'y ait pas de raison de sécurité qui s'y oppose (par exemple, un virage sans aucune visibilité).

Un délai de deux ans a été donné pour l'application de cette mesure, et Bruxelles sera la première

ville à généraliser en quelques mois les contresens cyclables.

#### **Comment en est-on arrivé à cette extension massive ?**

Il aura fallu 25 ans de lutte. En 1977 le pays interdit en effet l'ouverture des sens uniques à contresens pour les cyclistes. La Ville de Courtrai passe outre et fait de la désobéissance civile ; elle sera longtemps la seule ville belge à autoriser la circulation à contresens. Les associations de cyclistes flamandes et wallonnes exerceront également un puissant lobbying. Ces actions aboutissent en 1990 à la réintroduction des SUL dans le code de la route. La largeur minimale de chaussée alors admise est de 4.5 m. La possibilité de création d'un SUL dépend d'un choix local comme actuellement en France où c'est le maire qui en donne ou non l'autorisation. En 1998 la largeur minimale admise passe à 3.5 m et en 2002 à 3 m avec des exceptions admises à 2.6 m. La réalisation de ces aménagements s'accompagne d'une vaste campagne de sensibilisation et de la diffusion de plaquettes d'information.

En conclusion, on peut affirmer que le contresens cyclable est un aménagement très sûr qui offre des avantages indéniables aux cyclistes, mais également à l'ensemble des usagers, et que la largeur minimale nécessaire à sa réalisation peut être considérablement réduite au regard des pratiques actuelles de la métropole lilloise.

Espérons que les enseignements tirés de cet atelier pourront rapidement faire évoluer les normes édictées à ce jour par les services communautaires et qu'au moins 80 % de nos rues à sens unique puissent s'ouvrir à la circulation à double sens des cyclistes.

Michel Anceau

## VELO'V

*Vous avez peut-être entendu parler du système automatique de location-prêt de vélos à Lyon (VELO'V), bien foutu en dépit d'un poids du vélo excessif (22 kg) quand on connaît la topographie de la ville.*

*Les premières études ont montré que le cycliste lyonnais pédalait 17 minutes par jour pour faire 2,6 km. Ce qui est relativement peu mais on peut parier que ce chiffre augmentera très rapidement. Et depuis 5 mois, chaque vélo a parcouru 4700 km. Ce qui, multiplié par 1300 vélos, représente 6.110.000 km !*

*D'autre part, environ 80 vélos sont réparés chaque jour pour des raisons de "maltraitance" due au manque d'aménagements cyclables sérieux (les cyclistes lyonnais préfèrent la sécurité des trottoirs à l'insécurité des boulevards) et à un goût certain pour le vandalisme (selle, pneus lacérés, etc). Plus amusant, les vélos des stations situées en altitude (les collines) sont remontés en camion car les cyclistes rhodaniens semblent préférer les descentes aux montées. Etonnant, non ?*



*Pour ceux et celles qui cherchent à se protéger sur leur bicyclette, procurez-vous le numéro de juillet de "Que choisir ?" sur le casque-vélo. Bien que peu favorable au port du casque en général (sauf pour les enfants) car cela donnerait l'impression que le vélo est dangereux, (voit-on des piétons ou des automobilistes casqués ?) signalons que les meilleurs choix sont le "Giro Encinal", le "Abus Apache" et le meilleur rapport qualité/prix le "Okto V 13". Rappelons que les accidents graves ont lieu plus à la campagne qu'en ville. YM*

## La complémentarité vélo / transports régionaux.

**Table ronde animée par Annick de Montgolfier, Vice-Présidente du Club des villes cyclables et conseillère à la Communauté Urbaine de Strasbourg, qui a rappelé, au nom du Club, les enjeux sur lesquels il est utile d'insister pour promouvoir le vélo dans l'intermodalité. L'exemple lyonnais de "VéloV", avec ses 2600 rotations journalières devant la gare Part Dieu, prouve que le vélo est un moyen privilégié pour les usagers des transports publics pour aboutir à leur destination particulière.**

L'intermodalité, c'est à dire la possibilité de passer d'un moyen de transport à un autre en minimisant le déplacement particulier en voiture, nécessite que les réseaux d'infrastructures ferrées (pour le train, le tram, le métro) et routières (pour le bus, le vélo et la voiture) se complètent et se connectent avantageusement.

Or l'implantation des gares non loin du centre ville avantage doublement le vélo : comparativement à la voiture, le vélo occupe peu d'espace et peut-être stationné à proximité immédiate de la gare, ce qui raccourcit le temps passé à changer de moyen de transport. Le cycliste s'infilte ensuite plus aisément dans le réseau de circulation dense du cœur de la ville tout en profitant de la vie urbaine.

La complémentarité entre les modes de transport n'est efficace et attractive pour le cycliste que s'il peut faire un usage combiné des transports publics et de son véhicule particulier. Jean-Christophe Louis, de la Direction des transports du Conseil Régional d'Alsace a expliqué comment les efforts sur le réseau TER ont d'abord visé au maintien de la fréquence horaire des lignes régionales, portée à toutes les deux heures minimum, et à l'adaptation du matériel roulant pour accueillir les vélos. Dorénavant 5% de la capacité d'une voiture est dédiée aux vélos. La Région Nord-Pas-de-Calais veille aujourd'hui à ce que chaque rame TER puisse accueillir 4 à 10 vélos.

Mais permettre l'embarquement des vélos à bord des trains n'est pas une stratégie suffisante pour élargir la pratique combinée du vélo et des transports en commun : l'intermodalité implique aujourd'hui à la fois une complémentarité des infrastructures et des services.

**L'implication des Régions dans l'accès au réseau TER**

Les Régions, collectivités et autorités organisatrices de transport, sont donc les acteurs clé pour impulser des actions favorables à l'intermodalité, d'autant plus qu'elles en tireront parti en termes de fréquentation et de rentabilité des infrastructures de transports régionaux.

En facilitant les pratiques intermodales, les collectivités élargissent le territoire couvert par les infrastructures de transports alternatifs à la voiture, et dans le même temps, la zone de chalandise des transports publics. Le vélo élargit la zone de rabattement autour d'un arrêt et permet de capter de nouvelles catégories d'usagers des transports publics. Les actions menées en Alsace en faveur du vélo dans le réseau TER ont multiplié par 6 l'aire d'attraction autour des gares. Cette nouvelle portée que donne le vélo aux transports publics élargit les catégories d'usagers et donc la variété des services de mobilité à leur proposer en gare.

La Région a dans un premier temps un rôle à jouer dans la continuité des réseaux en améliorant et en indiquant l'accès aux gares pour les cyclistes. La Région Ile-de-France participe ainsi à hauteur de 50% à l'aménagement d'un itinéraire cyclable s'il concerne un itinéraire de rabattement vers une gare Transilien. Dominique Plancke, Président de la Commission Transport de La Région Nord-Pas de Calais, a confirmé la contribution de la Région au déploiement d'itinéraires cyclables par des actions d'accompagnement auprès des communes et intercommunalités : elle procéderait au



moyen de fiches actions concernant le jalonnement, le stationnement et la continuité des réseaux, en s'appuyant sur ses compétences propres (exploitation du réseau des TER, enseignement supérieur).

### La nécessité d'intégrer des services

Le succès de telles politiques montre qu'il faut aussi prévoir des services afin de filtrer l'accès au train des vélos.

Dans une région comme l'Alsace où l'intermodalité est une pratique répandue, l'enjeu est de maîtriser le nombre de vélos dans le train sans pour autant dissuader les cyclistes d'emprunter train et vélo pour leurs déplacements domicile/travail. Il s'agit en même temps de garantir à l'utilisateur occasionnel la possibilité d'embarquer son vélo à bord du train, même en période

de pointe.

La Région Alsace cherche donc à favoriser le stationnement à proximité immédiate des quais plutôt que de rendre l'accès du vélo au train trop facile.

Une simple goulotte dans les escaliers est jugée préférable à un plan incliné que les cyclistes pourraient emprunter en roulant jusqu'au quai. En maintenant un certain degré de contrainte à l'embarquement, la Région Alsace cherche à éviter l'affluence de cyclistes ayant leur vélo à bord. Un fourgon a été mis en place sur la ligne la plus empruntée, ce qui allonge le temps d'embarquement, en attendant d'organiser des services en faveur des vélos, quitte peut-être à terme à faire payer l'accès du vélo au train.

### La solution est d'intégrer dans les gares des services de stationnement, de gardiennage et de location.

Le stationnement doit se trouver dans un lieu très proche, sûr et agréable. D'après l'expérience de la Région Alsace, les sites les plus sécurisés renforcent paradoxalement le sentiment d'insécurité. Au contraire, les usagers trouvent le stationnement fiable lorsque les vélos sont bien visibles dans un abri au grillage quasi transparent. Pour garantir cette qualité d'aménagement, la Région Ile-de-France a plafonné à 2300 euros le financement de la place de stationnement pour un seul vélo.

Un des axes pionniers pour le développement de l'intermodalité en France sera de permettre une tarification combinée des modes (train + tram + vélo) et des services (gardiennage + voyage + location) qui rende le changement de mode de transport pratique, rapide et compétitif par rapport à la voiture particulière.

Encore une fois, la prise en compte des cyclistes dans l'intermodalité a beaucoup d'avantages : elle révèle que la population est prête à faire du vélo et à emprunter les transports publics dès lors que la collectivité lui en donne réellement les moyens par des réseaux, des véhicules et des services adaptés. L'expérience alsacienne démontre même que le vélo peut s'avérer être une locomotive pour les lignes de transport publics en perte de vitesse et de fréquentation !

Dans ce contexte d'expérimentation de services et de tarifs combinés, différents d'un réseau TER à un autre, l'intervention de Madame Chouraqui, directrice de la Mission Vélo à la SNCF, a rappelé la nécessité de former le personnel des gares et d'informer les usagers sur les modalités d'accueil des vélos afin que la prise en charge des usagers cyclistes soit homogène et plus efficace.

Enfin, Geneviève Laferrère, du pôle éco-mobilité et circulations douces du Conseil Régional Ile-de-France, a ● ● ●



# Club des Villes Cyclables

● ● ● souligné que la fréquentation d'une ligne par les vélos n'est pas liée qu'à l'équipement des rames et de la gare, mais aussi au nombre de places de stationnement automobile devant la gare. Ce constat engage donc une fois de plus les pouvoirs publics à des mesures coercitives à l'encontre de

la voiture particulière pour doper l'efficacité des investissements en faveur de l'intermodalité.

**Fanny Steinmetz**

**L'intermodalité révèle que la population est prête à faire du vélo et à emprunter les transports publics si la collectivité lui en donne les moyens.**

## L'insécurité du vélo est-elle un faux problème ?

Quatre intervenants : **Bernard Quéteillard du CETE** (Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement) Nord-Picardie a présenté un travail de recherche sur la création d'un indicateur de risque d'accident. L'étude a porté sur les villes de Lille et Lyon (il faut donc relativiser car ce sont deux villes pour lesquelles la part modale des déplacements vélo est très faible).

Les grandes tendances sont :

En zone urbaine, le risque d'accident est plus faible pour la voiture que pour les autres modes de déplacements. Cependant, le risque des autres modes de transport est généré par la voiture...

Le risque d'accident pour les usagers de deux-roues motorisés est inquiétant.

**Serge Morin**, vice-président du Club des Villes Cyclables au nom de G. Laferrère, du **CERTU** (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Quelques réalités pas si évidentes que ça :

- Le nombre de cyclistes tués a baissé de 30% en 10 ans alors que tous modes confondus il a baissé seulement de 15%. (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière - ONIRS)

- La victime type d'accident cycliste est un homme entre 10 et 19 ans pour qui l'accident arrive de jour, le week-end, en été. (ONIRS)



**La victime type d'accident cycliste est un homme de 10-19 ans pour qui l'accident arrive de jour, le week-end en été**

**Le principal danger est de ne pas utiliser le vélo...**

- 4/5 des accidents arrivent en agglomération mais sont en général peu graves. (ONIRS)

- 70% des accidents se produisent hors intersections. (ONIRS)

- 30% des cyclistes sont heurtés par l'arrière (statistiques du professeur Got à Boulogne sur les accidents arrivant à l'hôpital.)

- Plus de cyclistes tués sur routes de 5 à 7 mètres que sur routes plus étroites de 3 à 5 mètres de large (Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes - SETRA)

- A propos des giratoires :

• 50% des accidents : quand le vélo continue sur le giratoire et que la voiture y pénètre ;

• 20% des accidents : quand le vélo continue et la voiture sort ;

• 20% des accidents : quand vélo et voiture sortent du giratoire ;

• 10% des accidents : quand les deux pénètrent dans le giratoire.

Trois constats :

Les accidents cyclistes représentent une faible part des accidents de la circulation.

Qui a dit :

**“ La bicyclette tient d'un archaïsme moderne. A la portée de tous, le vélo est plus que jamais lié à la liberté de se déplacer. ”**

Réponse page 15

Ils surviennent en majorité sur des voiries larges.

Le cyclomoteur est beaucoup plus dangereux que le vélo.

Deux préoccupations :

Les problèmes de perception du cycliste par l'automobiliste.

La baisse du différentiel de vitesse entre véhicules légers et cyclistes.

**Catia Rennesson du CERTU**

est intervenue à propos des zones 30 dont l'objectif est l'amélioration de la sécurité routière et de la qualité de vie. Dans les zones 30, le vélo circule dans les deux sens sans piste ou bande cyclable. La cohabitation fonctionne car il y a peu de différentiel de vitesse. En 2000, il y a 2000 zones 30 en France.

**Bruno Le Corse, directeur du Service technique de Limeil-Brevannes**,

considère que les politiques cyclables devraient être faites à l'échelle de la communauté d'agglomération (Limeil-Brevannes, Créteil et Alfortville), mais chaque commune étant séparée de l'autre par une voie rapide ou une autoroute, le vélo est donc vu par commune.

Deux principes :

- Il faut pour chaque sens unique, un contre-sens cyclable.

- Il ne faut plus faire d'aménagement pro-voitures.

Quelques remarques :

- Les panneaux de signalisation verticaux sont automobilistiques (créés pour les automobilistes).

- Pourquoi ne pas créer des panneaux destinés aux autres usagers (piétons et vélo) ?

- On fait des aménagements contre le stationnement (poteaux sur les trottoirs) mais ils ne prennent pas en compte le confort des piétons et empiètent sur leur espace (le trottoir) ; pourquoi ne pas empiéter sur l'espace des voitures ?

- Augmenter la sécurité des piétons et cyclistes va jouer sur la sécurité de celui qui roule.

- Le vélo est toujours mis à part, il faut revendiquer le fait d'être comme les autres.

Il y a une forte volonté des élus et des riverains de développer le vélo. Il est nécessaire de mettre en place des partenariats extérieurs.

Le principal danger est de ne pas utiliser le vélo...

**Camille Delepierre**

Après Lille (Ch'ti vélo), après Tourcoing, la Ville de Roubaix vient de se doter d'un Vélopolo, avec le concours de la Ferme aux loisirs, Parcogest et Transpole.

En fait de Vélopolo, Roubaix a ouvert un parc de location de 20 vélos au parking Grand-rue et trois points de gardiennage (Grand-rue, Eurotéléport et Blanchemaille). Les tarifs sont de 0,5 Euros la demi-journée et d'un Euro la journée (caution de 250 Euros) pour le prêt d'un vélo type hollandais.

Le gardiennage est gratuit (il faut quand même se munir de son antivol perso). Le Vélopolo prête également des casques (non-testés), des sièges bébé et un antivol, hélas, de qualité médiocre (contrairement à nos pressantes recommandations !). Avec le partenariat de la Ferme aux loisirs, on peut également effectuer de l'entretien et de la petite réparation selon les tarifs affichés (se renseigner au 06 72 88 21 43).

L'ADAV soutient cette timide initiative malgré le manque d'aménagements cyclables sur la voirie roubaisienne.

Allez Roubaix, encore des efforts pour être une vraie ville véloroutonnaire ! **YM**



Le budget transport représente 15% du budget global d'un ménage français. Dans ces 15 %, la part dévolue à l'automobile atteint 83% et celle du poste motos & vélos 3,5 %. Donc, chaque cycliste sans voiture économiserait environ 7000 euros par an. **YM**

## Paul et Mike contre Paul Lueur D'un code de la route à un code "Delrue".

Le jour, je quitte mon boulot à vélo pour gagner la gare de Wattignies-Templemars et prendre le TER. Petit parcours de quelques minutes. Mon train est à 17h12. Des collègues me doublent en voiture. Je les rattrape au feu que je passe à allure très modérée, les mains sur les freins, l'attention fixée sur la droite, d'où pourrait surgir une automobile à plus de 80 km/h : rien. Je passe comme à l'habitude sans souci particulier.

Quelle n'est pas ma surprise, quelques jours plus tard, de retrouver mes collègues indignés que je puisse brûler un feu ! Devant la stupeur généralisée face au comportement irresponsable auquel je souscris, mes arguments étaient peu convaincants. J'ai alors mesuré la distance qui sépare le cycliste urbain au quotidien de l'automobiliste. Si nous partageons la même voirie, la perception que nous avons de notre mode de déplacement est toute

**Je souhaite la mise en place d'un code de la rue où la voiture n'est pas prioritaire, où piéton et cycliste retrouvent un espace qui leur appartient.**



autre. L'automobiliste obéit à un code de la route figé, bête et méchant, pavlovien. Je m'explique : lorsque l'automobiliste arrive à un carrefour à feu, il ne voit pas le carrefour. Ce qui l'intéresse c'est uniquement la couleur du feu : vert /orange, je passe. Rouge je stoppe. C'est clair. Le cycliste a un autre regard sur son environnement. Un carrefour reste un lieu où l'on peut croiser du monde ; qu'importe la couleur du feu. Il faut toujours être vigilant, si un piéton veut traverser, pourquoi ne pas le laisser passer ? S'il n'y a pas de voiture, pourquoi attendre des heures aux feux ? Et même si j'ai la priorité, je reste vigilant ! Dans un autre registre, c'est un peu pareil pour le stationnement sur voie cyclable. L'automobiliste est chez lui partout. La voirie lui appartient. Lorsqu'il s'arrête, peu lui importe le lieu pourvu que celui-ci soit à proximité de sa destination. Le

cycliste, lui, connaît la valeur d'un espace où il peut circuler librement, sans gêne.

Il sait que cet espace a été gagné de dure lutte, concertation serrée entre représentants de cyclistes, mairie, communauté de communes, département... Bref, chaque mètre de voie cyclable est le fruit d'une négociation, de débats et d'arguments auxquels nous sommes opposés fluidité du trafic automobile, croissance économique, bonheur des électeurs et des commerçants...

Les cyclistes ne sont-ils pas aussi électeurs, un minimum consommateurs pour mériter aussi un confort de circulation ? Piétons et cyclistes, par notre conduite, souhaitons la mise en place d'un code de la rue où, tolérée, la voiture n'est pas prioritaire, où piéton et cycliste retrouvent un espace qui leur appartient. Sans nuisance ni bruit, ni pollutions, ni saturation. Un espace où l'on peut circuler en toute sécurité. Un lieu où le plus vulnérable reste prioritaire.

**Paul Lueur & P Delrue**

### nouveau partenariat

## Convention Conseil Général du Nord - Adav

**Suite aux conventions que l'ADAV a négociées en 2003 avec LMCU et la Ville de Lille, puis avec la Ville de Tourcoing en 2004, un nouveau partenariat vient d'être entériné avec le Conseil Général du Nord.**

Celui-ci s'inscrit dans la continuité de l'orientation décidée lors de l'A G de janvier 2003. Trois années auront été nécessaires pour faire aboutir ce projet. Trois années où l'ADAV a démontré sa compétence dans l'expertise et la proposition d'aménagements cyclables. Essentiellement présente sur la métropole lilloise, l'ADAV pourra dorénavant s'investir plus largement dans l'ensemble du département.

En janvier 2001, le Département du Nord a adopté un nouveau

Schéma Départemental Cyclable ayant pour objectif de mettre en place un réseau cohérent et structuré : 1000 kilomètres de liaisons cyclables sécurisées à l'horizon 2015. A cet effet, il a souhaité renforcer les partenariats avec les autres collectivités locales, mais aussi avec les associations d'usagers.

La commission permanente du 24 octobre 2005 a donc délibéré favorablement à un projet de convention de trois ans avec l'ADAV, alloué un budget de 90 000 Euros.

Les termes de cette convention sont les sui-

vants :

L'ADAV s'engage à :  
- participer aux réunions de concertation organisées par le département,  
- recenser, au moyen de cyclofiches, auprès de ses adhérents et des usagers, les demandes en matière d'aménagements et d'utilisation des équipements existants,  
- favoriser l'émergence de réseaux cyclables desservant les établissements scolaires et les installations sportives,  
- participer aux réflexions et actions visant à développer le réseau de véloroutes et voies vertes,

- contribuer à la promotion de l'usage du vélo dans le département du Nord.

En contrepartie, le Département :

- considère l'ADAV comme un partenaire privilégié en matière d'aménagements cyclables,  
- apporte à l'association une subvention annuelle,  
- examine les problèmes soulevés dans les cyclofiches, et apporte une réponse aux propositions d'aménagements.

**Michel A & Benoît C**



## Véloroutes et voies vertes

# Le point dans la Région.

**En tant que Délégation Régionale de l'Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), l'ADAV avait sollicité la Région et l'Etat en 1999 pour qu'un schéma de VVV (itinéraires cyclables de longues distances privilégiant les sites propres) soit inscrit dans les Contrats de Plan Etat-Région. Une ligne de 5 millions d'euros fut allouée pour financer les études d'itinéraires.**

La commission permanente de Conseil Régional du 4 juillet 2005 a décidé de financer les travaux de réalisation de véloroutes/voies vertes à 40 % du coût global, avec un plafond de 50 000 Euros par km et à hauteur d'un million d'Euros pour le programme de la première année.

Espérons que cette mesure incite les collectivités locales à accélérer les réalisations suite aux études déjà menées.

A ce jour 3 études sont achevées :

- l'axe Nord-Sud entre Fourmies et Maubeuge. Les réalisations sont actuellement prises en charge par la Communauté d'agglomération Maubeuge - Val de Sambre et par le Conseil Général du Nord,

- l'axe littoral entre la Belgique et la Somme,
- la liaison Dourges-Maubeuge ; la seconde partie de cet axe Est-Ouest est à l'étude pour le tronçon Calais-Dourges.

L'étude de 30 km de voies vertes actuellement menée au sein de LMCU s'inscrit également dans cette démarche.

La réunion du 5 octobre 2005 au Parc départemental de l'Abbaye à Liessies a permis de faire le point sur l'Axe Vert de l'Avesnois entre Ferrière-la-Grande et Glageon (30 km). Elle était présidée par Jean Schepman, vice-président du Conseil Général du Nord, en présence de plusieurs maires (Ferrière-la-Grande, Sars-Poteries, Liessies).

Plusieurs associations étaient représentées dont la FFCT et CyclotransEurope qui défend la réalisation de la véloroute Paris-Moscou qui emprunte cet itinéraire.

Le cabinet d'étude Osmose a présenté les dernières évolutions du projet. Philippe Dronsart, maire de Ferrière-la-Grande a



### **Halage de la Sambre qui doit héberger la véloroute Paris-Moscou**

indiqué que la première section (le sentier Emeraude) déjà aménagée était un grand succès et fut très vite adoptée par la population.

Suites aux demandes des cyclistes, les barrières empêchant l'intrusion de véhicules motorisés seront moins contraignantes pour le passage des cyclistes et ne les obligeront plus à mettre pied à terre (tous les 900 m dans le projet initial). Un lien sera établi avec le Parc départemental du Val Joly.



### **Le projet d'aménagement divise l'Axe vert en 3 tronçons :**

**1<sup>er</sup> tronçon** - le sentier Emeraude : Ferrière-la-Grande / Choisies

**2<sup>e</sup> tronçon** - Choisie / Sars-Poteries, non aménagé.

**3<sup>e</sup> tronçon** - Sars-Poteries / Glageon, aménagement sommaire.

La voie verte comportera une voie équestre d'1,50 m

en sable et une piste stabilisée de 2,50 m pour les autres usagers.

Il est prévu que les deux pistes se jouxtent et soient séparées tous les 500 m par des îlots paysagers surtout pour rappeler aux cavaliers de rester sur leur piste, sauf sur le 1<sup>er</sup> tronçon où aucune séparation physique n'existe.

Des aires d'accueil sont prévues (information, bancs, réutilisation des anciens quais, etc).

Sur plusieurs sites caractéristiques, des panoramas sont prévus.

Il y aura 2 signalétiques : informative et directionnelle/sécuritaire.

La voie verte traverse des zones naturelles sensibles et cet aspect est très présent. Des aménagements sont d'ailleurs prévus pour préserver certaines espèces.

Planning prévisionnel : le projet définitif doit être validé d'ici un mois. Les entreprises seront consultées d'ici la fin de l'année. La commission des appels d'offre se réunira début 2006.

Lancement de l'appel d'offre : janvier / février 05  
Mise en service prévue : septembre 2007.

Merci à CyclotransEurope pour son compte rendu de la réunion de Liessies

Michel A

## Mort aux feux

La ville de DRACHTEN (au nord des Pays-Bas) vient de supprimer la plupart de ses feux tricolores pour éviter les accidents ! En effet, les pouvoirs publics se sont rendus compte que la prolifération des panneaux routiers empêchait les automobilistes de se concentrer sur les autres usagers de la route (autos, vélos, piétons). N'étant plus distrait, l'automobiliste peut plus se concentrer sur sa conduite et celle des autres. Résultat, une chute spectaculaire des accidents. On appelle ça le principe de responsabilisation. Et ça marche ! Yves M



## Alerte !

Certains adhérents de l'ADAV se rendant chez le vice-président de l'ADAV en voiture, les parents de celui-ci s'inquiètent de ses fréquentations ! Jean D



## Au secours !

Si quelqu'un connaît une formule magique pour convaincre les cyclistes d'utiliser un bon anti-vol et d'accrocher correctement son vélo (toujours par le cadre, la roue avant, à un point fixe bien ancré dans le sol, et si possible, à côté d'un vélo qui soit plus beau que le vôtre et surtout moins bien accroché), qu'il me la donne !

Signé le vice-président chargé des relations avec les adhérents.



## Le braquet des braqueurs

Paru dans le «20 minutes» du 10 octobre 2005

«Vélo-Cité décline toute responsabilité dans le hold-up, jeudi, d'une agence bancaire bordelaise au cours duquel les malfaiteurs se sont enfuis... à bicyclette. Reste que le vélo touche toutes les catégories de la population et qu'il est le moyen le plus adapté à nos agglomérations congestionnées... Magali Viaud»

A vélo, on consomme 5 fois moins d'énergie et on va cinq fois plus vite qu'un piéton. Reste à savoir si, lors des braquages, les malfaiteurs gagnent cinq fois plus ? Jean D

## Pourquoi adhérer à l'ADAV ?

1. Vous recevez le journal "l'Heurovélo". Il contient des conseils pratiques, des informations sur les activités (passées ou futures) de l'association, des articles (parfois complètement déjantés), de temps à autre, des invitations à des activités festives ou revendicatives.

2. Si vous disposez de l'internet, vous recevez davantage d'informations par mails.

3. Sur présentation de la carte d'adhérent, vous pouvez, chez certains vélocistes (dont la liste figure dans l'Heurovélo), obtenir des réductions sur l'achat de pièces ou de bicyclettes. Attention, la carte n'est valable que jusqu'à fin décembre.

4. Par votre adhésion, vous augmentez la représentativité de l'ADAV. Vous manifestez aussi votre volonté d'obtenir des aménagements cyclables, des stationnements vélo, une meilleure complémentarité vélo + transport en commun, etc.

5. Vous permettez au vice-président chargé des relations avec les adhérents d'atteindre ou de se rapprocher de l'objectif qui lui a été fixé par le trésorier : atteindre le nombre de 800 adhérents ! (message confidentiel du vice-président en question au trésorier «Pour 2005, je crois que cela ne va pas être possible !»)

6. Vous pouvez profiter d'un tarif réduit à Ch'ti vélo (Location et gardiennage)

7. Vous participez, en fonction de vos disponibilités, aux manifestations, tenues de stand, sorties et réunions de l'association.

8. Vous pouvez aider le correspondant local de votre commune dans ses démarches auprès de la mairie pour obtenir des améliorations concernant les usagers vulnérables. S'il n'y a pas de correspondant local et si rien ne s'y oppose (formule jadis utilisée à la SNCF), vous pouvez le devenir après une formation qui vous permet d'acquiescer le b-a ba de la fonction.

Jean D

## Lille : Match vélo-voiture = 1-0

### OFFICIEL : A VELO, ON DEPASSE LES AUTOS !

La Voix du Nord (24/9/05), à l'occasion du Congrès des Villes Cyclables, a effectué un vrai test «live» pour mesurer les vitesses de déplacement dans Lille. Figurez-vous que la bicyclette est arrivée en tête ! Et largement !

Le test en voiture commençait par le parcours Port fluvial (entrée principale au bout de la rue de La Bassée)- Gare Lille-Europe, départ 8h15.

Résultat : 28 minutes pour 3,8 km soit 8,1 km/h, la vitesse d'un très bon marcheur. Il faut signaler que l'automobiliste-journaliste empruntait l'hyper-centre (rue Nationale, Faidherbe et Euralille).

Voilà ce qu'on peut appeler de la mobilité contrariée sans compter le temps passé en recherche de parking.

Un autre testeur faisait le même parcours au même moment par le boulevard périphérique et se chronométrait à 19,8 km/h pour 6,6 km : soit un temps de 20 minutes !

Le soir-même, les deux journalistes remettaient ça, à 17h, entre le Bois de Boulogne et le Jardin des Plantes (rue de Douai). Mêmes causes, mêmes effets, 23 minutes par le centre (3,8 km) et 25 minutes (7,3 km) par les boulevards extérieurs (Lorraine, Moselle, etc...). Assez intéressés par l'enquête, Fanny et moi avons réalisé les mêmes parcours aux mêmes heures à vélo, bien sûr, et sans "abus de conduite". Nous avons effectué le parcours direct-vélo en 19 minutes malgré une chaussée humide et un paquet de caddies abandonnés sur la bande près d'Euralille, pour le premier : soit 12 km/h.

Le deuxième parcours a été plus rapide, à peine 13 minutes, soit 18 km/h mais le couloir de la Citadine nous a facilité l'essai.

La semaine suivante, un peu présomptueux, j'ai proposé le même test à Villeneuve d'Ascq avec un journaliste, Franck Bazin, lui-même cycliste urbain, sur le parcours Mairie de Flers-Sart (limite Croix)-Hôtel de Ville (centre-ville), soit 6 km.

Et là, damned !, malgré mes efforts, l'auto a gagné, oh de peu, quelques minutes, 18 minutes en voiture, 23 à vélo (mais je me suis un peu perdu autour du Stadium).

De plus, l'automobiliste-journaliste a eu "plein de feux verts" et surtout trouvé une place de parking devant la Mairie (celles-ci sont rares dans ce secteur). Il a eu l'élégance de titrer son article "La voiture bat le vélo d'une courte tête" (VDN édition Pévèle-Mélantois du 20/10/05). Malgré cette défaite, il est probable que le match serait plus équilibré sur d'autres parcours villeneuvois de l'ordre de 5 à 6 km. Pour conclure cette enquête, deux constats :

Un, le vélo à Lille est

le plus rapide de tous les modes de transport (car le bus est aux alentours de 10,12 km/h en moyenne sur la métropole) mais ça, nous, on le savait déjà.

Deux, les déplacements des voitures par les grands axes rallongent énormément les distances et donc, génèrent un gaspillage encore plus conséquent de carburant, du même ordre que dans les...embouteillages.

Morale de l'histoire : des parcours directs, simplifiés et protégés pour les cyclistes et rollers et des couloirs-bus à haut-débit sont la vraie (et bientôt l'unique) solution pour une mobilité urbaine performante.

Yves M

**Le vélo à Lille est le plus rapide de tous les modes de transport (le bus atteint 10-12 km/h en moyenne sur la métropole)**



## cyclomots

par Benoit C

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I									
II			■				■		
III					■			■	
IV		■							
V									
VI			■				■		
VII				■					
VIII									

solution p19

### Verticalement

- Aller et venir, avec ou sans vélo. - 2. Poisson. Nettoya. - 3. Partie du cintre, mais pas du guidon. Champenoise. - 4. Interrogatif. - 5. Article. Fait parfois pleurer la jante. - 6. Ouverture. - 7. Exécuté. O.K. à Gorki. - 8. Pronom. Pour bien pédaler, ne le mettez pas dans cet état ! - 9. Comme votre nouvelle bicyclette en ce début de mois.

### Horizontalement

- Un fameux numéro. -
- Romains. Début d'Heurovélo. Conjonction. -
- Lille aux vélos ? Soleil. -
- Bien attrapé. -
- L'autre cri de la chouette. -
- Note. La messe est dite, mais en verlan. Point double. -
- Prénom. Antiseptique. -
- Soutient vos livres, ou bien sous-tend vos roues.



nouveau et intéressant

# Ateliers d'aide à l'entretien et aux petites réparations de son vélo

**Quoi ?** Entretien et petites réparations :

- crevaisons,
- réglage des freins,
- éclairage du vélo,
- entretien du dérailleur...

**Qui ?** Ateliers basés sur les adhérents et sympathisants de l'ADAV, donc non professionnels ! Le bénéficiaire ne vient pas pour faire réparer son vélo, il vient pour apprendre à s'en occuper !

**Quand ?** Tous les premiers samedis du mois à 10 heures.

**Où ?** En principe, dans la cour de la MNE (23 rue Gosselet à Lille), ou dans la salle d'exposition. Prévenez impérativement sur :

**Atelier-ADAV@no-log.org** de votre présence et éventuellement du problème de votre vélo.



Elise D. vue par V. Fafeur

**Prochaines dates en 2006 : samedis 7 janvier et 4 février.**



**En ?** Nous allons parler de l'adhésion à l'ADAV (Eh oui, les cyclistes ne PAS ENCORE adhérents à l'ADAV !) Et si de cœur vous en dit, vous pouvez faire un don pour notre petite cagnotte d'achat de matériel ou consommables. Et, encore mieux, nous vous invitons vivement à transmettre ce que vous aurez appris : en revenant à l'atelier suivant ou, si le bricolage n'est vraiment pas votre truc, en réalisant un reportage photos des réparations, des affiches récapitulatives,

en diffusant les tracts, ou encore en participant aux activités nombreuses et variées de l'ADAV : plying de l'HeuroVélo, Broc' à Vélo, organisation de balades, etc.

**Vos idées et actions sont les bienvenues !**

Le samedi 3 décembre 2005 a marqué le lancement réussi de cet atelier ! Une équipe de 6 motivés pour plus d'une dizaine de vélos dont l'état était à améliorer : problèmes de freins et de dérailleurs principalement et une ou deux crevaisons pour la forme ! Nous n'avons pas fait de miracle mais les vélos sont tous repartis en meilleur état ! Et tous les humains avec le sourire ! Merci à la MNE pour son accueil ! Et félicitations à tous les bricoleurs !

**Elise Défossez**

## Vie de l'Asso

### Succès de la Broc' à vélos de l'ADAV

La Broc' à vélos de l'ADAV s'est déroulée comme prévu samedi matin 22 octobre Place des Buisses à Lille.

Dès huit heures et demie, malgré la pluie, de nombreux acheteurs se pressaient autour de l'enclos où les vendeurs installaient leurs vélos, en attendant le début officiel des transactions, à neuf heures précises. Le tarif de l'inscription à la Broc' était fixé pour les vendeurs à 4 Euros (1Euro seulement pour les adhérents de l'ADAV).

De nombreux vélos hollandais, fraîchement arrivés de Sluis, ont rapidement trouvé de nouveaux propriétaires. Un certain nombre de ces derniers ont profité de la présence sur place des machines à graver de Ch'ti Vélo pour faire bénéficier immédiatement leur acquisition du mar-



quage. Cette possibilité, inaugurée à Lille le 19 octobre à l'occasion du congrès du Club des Villes Cyclables, et bénéficiant pour l'occasion du tarif de lancement de 2 euros, a rencontré un grand succès et les graveurs de Ch'ti Vélo ont eu du pain sur la planche !

Pendant ce temps, les adhérents de l'ADAV présents renseignaient acheteurs et vendeurs, ainsi que les nombreux passants désireux de découvrir l'association, connaître les meilleurs antivol (en U !) ou les meilleurs itinéraires, soutenir les actions en faveur du vélo, et réclamer davantage d'ar-

**Des vélos hollandais, fraîchement arrivés de Sluis**

ceaux, à Lille et ailleurs, et des plans d'itinéraires cyclables à l'échelle communautaire et pas seulement communale. Conseils d'entretien, petites réparations, et essais de vélo Monopousseur (pour personnes à mobilité réduite) étaient également au programme.

A midi, les organisateurs étaient épuisés mais rayonnants !

**Benoit C**

### Unadfi, FUBicy, même combat ?

Lu dans le journal «la croix» du 7 décembre 2005  
**Offensive judiciaire contre l'association anti-secte Unadfi**

**Le tribunal de grande instance de Paris, qui devait rendre hier sa décision sur une demande de dissolution de l'association Unadfi spécialisée dans l'information sur les sectes, se prononcera finalement le 13 décembre. L'Unadfi est poursuivie en justice par un collectif d'avocats lié au mouvement «cap pour la liberté de conscience» qui accuse l'association d'être «une police de la pensée». ce collectif demande également des dommages-intérêts pour une dizaine de personnes, adhérents ou proches de mouvements comme l'église de scientologie, qui auraient eu à subir des préjudices à la suite de dénonciations de l'Unadfi**

**Dans l'Heurovélo n° 15, j'avais comparé le processus d'incorporation des victimes de sectes décrit par l'Adfi et le comportement généralement suivi par les automobilistes. Les similitudes étaient et restent troublantes et flagrantes. En conséquence, lorsque la FUBicy obtiendra, si elle y arrive, des mesures que certains trouveront trop contraignantes concernant le trafic automobile, il est fort probable qu'alors, un collectif d'avocats payé par des constructeurs d'automobiles, des sociétés d'auto-roulottes, etc, se créera pour demander la dissolution de la FUBicy.**

**Unadfi : Union nationale des associations pour la défense de la famille et l'individu.**

**Adfi : Association pour la défense de la famille et l'individu.**

**FUBicy : Fédération française des Usagers de la Bicyclette. Jean D**



### Toujours plus vite

**Avant, l'humanité courait à sa perte. Depuis que l'homme a inventé l'automobile, l'humanité roule à sa perte. Comme la voiture est plus rapide, le pire arrivera malheureusement plus vite.**

**J.D**

## Manif du 4 octobre 2005 à Lille

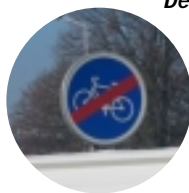
*Journée de grève et de manif annoncée pour protester contre la dégradation du travail, des délocalisations, de la précarité galopante, d'un monde de plus en plus injuste. Syndicaliste depuis belle lurette, me voici pris au piège du travailleur qui se bat pour garder ses acquis et manifeste avec des personnes, sans emploi ou sans papier, en voie d'exclusion...*

*Dois-je lutter contre la dégradation de l'emploi ? Oui, me répond une petite voix intérieure, mais quel emploi ? Surtout pour un monde où chacun trouve sa place, sans pour autant devoir travailler plus pour consommer davantage. Toujours plus ne signifie pas mieux vers un monde plus solidaire. Eviter que l'écart se creuse entre ceux qui ont et ceux qui n'ont pas... Je suis donc allé manifester pour réclamer une indemnité de frais kilométriques pour les déplacements cyclistes domicile / travail. Le monde change, nos revendications aussi !*

## Lille Sud

# Que se passe-t-il Faubourg des postes ?

Lorsque vous arrivez place Barthé-lemey Dorez, premièrement soyez prudent : ce grand giratoire n'est pas du tout conçu pour nos vulnérables vélos. Pas de by-pass ni de voies cyclables marquées au sol ; tout juste si on ose s'aventurer. Pour se rendre vers l'Épi de Soil, il faut se lancer. Passer le pont qui enjambe le périmètre est une expédition. Ce pont est en travaux depuis belle lurette. Je dirais même qu'il n'est plus en travaux ; il semble que tout soit resté en désordre, sans projet de finition.



**Dernièrement, un panneau «cycliste pieds à terre» est apparu**

(restera pas longtemps celui-là...) Y'a-t-il une démarche à faire pour terminer ce chantier ?



Paul L. par Véronique F

**L'auteur est sans doute le même urbaniste qui n'a jamais vu un vélo**

Alors que nous insistons sur les effets de coupure, cet endroit est le type même de franchissement où la prise en compte du vélo est pertinente. Or il semble que les trop nombreuses administrations compétentes ont peine à s'entendre pour aménager quelque chose de cohérent et d'attractif pour les cyclistes. Lorsque le pont est franchi, nous arrivons sur la rue du Faubourg-des-Postes.



Dans le cadre de Lille 2004, elle a été rénovée. Avec voies cyclables ? Pensez-vous ? C'est une réplique de la rue Faidherbe : identique. L'auteur est sans doute le même urbaniste qui n'a jamais vu un vélo et n'est jamais allé en Hollande. Juste la largeur pour les voitures et du stationnement pour la grande joie des commerçants.

Et la rue de Marquillies, qui longe la voie de chemin de fer souvenez-vous, une voie cyclable bi-directionnelle, rare en cet endroit, un vrai plaisir. Les travaux de construction de la future école de police l'ont "palissadée". Si vous la cherchez, elle se trouve derrière la balustrade de ferraille, coté construction.

Nous n'ignorons pas les pouvoirs de la police, mais de là à s'approprier une voie cyclable entière, je n'avais jamais vu.

Paul Lueur

## 22 Septembre 2005

**La journée sans ma voiture a été vite enterrée.**

*Ce jour s'est retrouvé noyé dans la Semaine de la mobilité.*

*Saluons la Ville de Roubaix et le collège du Lazaro à Marcq : deux actions bien ciblées et pout, l'affaire est dans le sac, on en parle plus. Ce qui devait être la base d'une réflexion sur le développement des alternatives à la voiture a été critiquée de toute part : peu soutenue par les médias, incendiée par les commerçants, lapidée par les automobilistes qui aiment les hypermarchés, révent de 4x4 en ville et ne sont pas prêts à lâcher le volant. Comment aller dans le sens du changement ? Alors que la facilité, la publicité, l'insécurité vous incitent à vous accrocher au volant de votre sacro sainte voiture... A tout prix ? Augmentation du prix du baril, réchauffement climatique, saturation autoroutière et des centres-villes. Attendons encore un peu, la machine n'a pas que de bons cotés ; elle s'arrêtera bien d'elle-même. Les alternatives ne manquent pas (Intermodalité, transport en commun, marche, vélo). A nous de les retrouver et les user sans modération pour le bien de tous.*

Paul Lueur Philippe Delrue

## Lille Nord

# La Madeleine pleure ses passerelles

Les passerelles de La Madeleine vont-elles être rouvertes à la circulation ?

Il est regrettable de voir avec quelle ardeur les élus défendent la congestion automobile. Même monsieur le Maire de Saint André a fait signer des pétitions pour la réouverture, et monsieur le Président de LMCU s'est proposé pour plaider le dossier à Paris !

Pour ma part, j'ai emprunté ces passerelles lorsque je travaillais à Douai... Je passais plus de temps sur le périphérique que sur la route vers Douai. J'ai alors pris plaisir à prendre le train+vélo. Plus rapide, sans stress, sans surprise de coût, presque régulier. Cette solution n'a que des avantages.

Combien sont ils à pester dans les bouchons contre la saturation et les encombrements ?



J'ai écrit à monsieur le président de LMCU pour plaider en faveur de véritables voies cyclables entre la gare de Saint André et le Romarin. Il y a de nombreux avantages à ce report modal : des usagers en meilleure forme, moins de

**Il faut voir avec quelle ardeur Olivier Henno défend la congestion automobile**

voitures, c'est moins de pollution (courtes distances et moteurs froids), une plus grande régularité dans les trajets, un coût moindre pour l'utilisateur et la collectivité, une pratique du vélo qui se développe... Bref, que des avantages.

C'est lors de choix comme celui-là, que l'on mesure l'importance que l'on attache à la voi-

ture ou le souhait de voir se mettre en place un véritable choix de déplacement alternatif.

Paul L



Liberté, liberté chérie...

## Les communistes à vélo ?

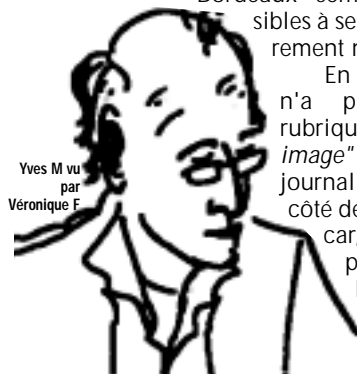
Dans la série "les grands problèmes de la cité", nous avons bien ri en lisant la grande enquête du magazine "Liberté hebdo" (presse P.C.) daté du 21 octobre 2005.

En effet, sous le titre mi-ironique mi-dramatisant "Lille. Un trop fort goût de bouchons" avec en-dessous : "Le temps perdu au volant et le stress aggravent les conditions de travail des salariés lillois contraints de se déplacer en voiture mais aussi en bus.", Un gros article de deux pages soulignait les problèmes de circulation dans Lille, "un véritable casse-tête" pour le journaliste qui rappelle Liberté, Solferino comme autant de batailles perdues par l'homo automobilis nordiste (tiens, il a oublié l'avenue Léon-Jouhaux plébiscitée chaque jour par l'ensemble des promeneurs lillois !)

Tout triste pour ces pauvres voitures qui roulent au pas, révolté par les 2 autoponts que la DDE, sans prévenir, a interdit à la circulation de "dizaines de milliers de véhicules" récemment, notre bagnaliste défend quand même les transports en commun, enfin mal puisqu'il note que ces deux modes sont crédités de la même vitesse en ville : 8 km/h. Ce qui est faux comme le rappelait l'enquête de la Voix du Nord (voir article p 10). Bref, le même ton que la presse de droite, style "Gazette du Nord-Pas-de-Calais", i font rien qu'à nous embêter, ces écolos anti-voiture.

Car le plus surprenant dans l'article de 2 pages, c'est l'absence totale du vélo comme réponse à la mobilité métropolitaine, pas l'ombre d'une roue de 700, pas le moindre dring-dring dans l'oreille du journaliste rouge.

**Debout les damnés du bitume, les invisibles cyclistes au quotidien, les prolétaires de la mobilité urbaine...**



vent être trouvées (sic !) sous peine de voir le centre de Lille asphyxié est l'évidence même". Les milliers de vélos qui désasphyxient tous les jours des villes comme Amsterdam, Bruxelles, Fribourg, Berlin, voire Strasbourg, Lyon ou Bordeaux semblent invisibles à ses yeux légèrement myopes.

En tout cas, il n'a pas lu la rubrique "Arrêt sur image" de son journal placée à côté de son papier car, sur cette page s'éta- lait une jolie photo en cou-

leurs de deux cyclistes au bord d'un canal regardant ramer des sportifs !

Bon, il nous faut donc, nous, invisibles cyclistes au quotidien, nous les prolétaires de la mobilité urbaine, nous, les damnés du bitume, admettre que la voiture est un droit intangible pour circuler en ville pour nos amis communistes et que le vélo, c'est bien pour aller à la pêche quand on est retraité. Pédale, camarade, le vieux monde fatigué est derrière toi !

Yves M

## Arras

### Antenne de l'ADAV à Arras

**K**arine Boissou a récemment pris l'initiative de créer une antenne de l'ADAV à Arras.

Témoignage :

Ex membre du Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ), c'est à Bruxelles que je me suis convertie au vélo. Désormais, je fais tout à bicyclette : mes trajets au bureau, mes activités, mes courses...

J'éprouve beaucoup de plaisir à faire du vélo. C'est extrêmement convivial. On a facilement un sourire, un échange...

Ensuite, il y a le côté pratique de la chose. En deux roues, pas besoin de tourner trois heures pour trou-



ver une place de parking. Lorsque je suis arrivée à Arras, il y a un an, j'ai donc naturellement eu envie de faire partager mon expérience de cycliste.

Mon initiative a reçu un écho positif de la part des autorités locales, qui se sont dit prêtes à dialoguer : des aménagements ont été réalisés sur la Communauté Urbaine d'Arras. Les cyclistes ont dans certaines rues la possibilité de rouler sur les bandes réservées aux bus. A nous de convaincre les gens d'utiliser leur voiture de manière raisonnée. Bienvenue aux futurs Adaviens arrageois.

## La ville cyclable idéale

Ce serait une ville où les élus et les techniciens urbains se déplacent souvent à vélo, à pied, en transport en commun.

Leur expérience cyclable et piétonne les pousserait à prendre en compte la présence des cyclistes et des piétons y compris aux intersections (il arrive encore trop fréquemment que les bandes cyclables ne soient pas prolongées jusqu'aux intersections ou que certains passages piétons ne soient pas installés pour laisser la place au stationnement voiture !

En aucun cas, ils ne considéreraient que la fluidité du trafic automobile est plus importante que la sécurité des usagers vulnérables.

Ce serait une ville qui n'aurait aucun contact avec la D.D.E. Cette administration ayant pour objectif la croissance du trafic automobile représente un danger pour l'urbanisme et les générations futures.

Ce serait une ville où la complémentarité transport en commun + vélo serait assurée. Sous certaines conditions, (tarifs, créneaux horaires,...) les vélos seraient acceptés dans les transports en commun.

Ce serait une ville où le vice-président chargé des relations avec les adhérents de l'association locale des cyclistes serait capable de convaincre les cyclistes d'accrocher correctement leurs bicyclettes en utilisant de plus un anti-vol de bonne qualité.

Ce serait une ville où tous les cyclistes circuleraient avec des vélos en bon état. Ce serait une ville où les habitants devant se déplacer en voiture auraient recours systématiquement au covoiturage ou au «véhicule partagé». Jean D

## Contradiction

Dans le journal «Métro» du 14 octobre 2005, j'ai trouvé les deux articles suivants

1. « Le pétrole cher ne profitera à personne.

Economie. Il n'y aura pas d'excédents de recettes fiscales à redistribuer en France du fait de la flambée du pétrole, a conclu hier la commission de transparence sur la fiscalité pétrolière. Cette dernière prévoit même une moins value de 73 millions d'euros sur l'ensemble de 2005»

2. «Le geste citoyen : préserver son capital santé. Les risques sanitaires liés à l'utilisation immodérée de la voiture sont réels. Savez-vous qu'environ 9000 décès prématurés sont directement imputables aux particules fines, en grande partie libérées dans l'atmosphère par les rejets des automobiles ?»

*Le premier article n'est pas rigoureusement exact. En effet, les vélocistes que j'ai rencontrés m'ont informé qu'ils avaient constaté, depuis la rentrée, une augmentation très sensible de demande de réparation de bicyclettes et de ventes de vélo consécutives, selon eux, à l'augmentation du coût des carburants. Etant persuadé que les automobilistes ont pour seul organe sensible, non pas le cœur mais le porte-monnaie, je veux bien les croire. Si les gens se remettent au vélo, l'ensemble de la population en bénéficiera grâce à l'amélioration de la qualité de l'air, l'activité physique consécutive à l'usage du vélo est aussi un bon remède à l'obésité et à certaines maladies cardio-vasculaires.*

*La réduction de circulation induite par ce changement de mode de déplacement entraînera une baisse des embouteillages et de la pollution urbaine. Aussi, pour améliorer la sécurité des cyclistes, les associations comme l'ADAV ont encore du pain sur la planche !*

J.D

## Rencontre

# Gérard Hochin, doyen des Adaviens

**L'ADAV est fière de ses nombreux adhérents (672) répartis dans toute la région et plus particulièrement dans la métropole lilloise. Pour ce numéro spécial, nous avons voulu aller à la rencontre de notre adhérent le plus âgé, Gérard Hochin, Wattrelisien de naissance et cycliste depuis ... 1936 !**

**C'**est dans sa petite maison non loin de l'ancien peignage Amédée Prouvost que Gérard Hochin me reçoit. Dans le couloir, son vélo, format course et au mur du séjour, un portrait de Georges Brassens.

« Je suis né en 1924, j'ai 81 ans et je suis toujours resté à Wattrelos dans ce quartier. J'ai eu mon premier vélo à 12 ans, un vélo à l'ancienne avec un guidon à "la papa" et un seul frein à l'arrière. J'allais tous les jours au lycée Turgot à Roubaix, soit 12 km par jour. Plus tard, à ma première embauche, j'allais aussi travailler à vélo à Roubaix.

Et puis, en 1940, au moment de l'exode lors de l'invasion allemande, on s'est enfui avec des amis à vélo jusqu'à St Valery sur Somme. C'était mon premier voyage par étapes (rires)...

Pendant la guerre, on avait de gros problèmes de ravitaillement et j'allais souvent dans les Flandres du côté de Meteren chercher des légumes, du lait. Je me souviens surtout des ficelles dont on entourait nos pneus pour les faire durer le plus possible.

De 1940 à 1973, j'avais une tournée des journaux régionaux que je distribuais sur mon vélo. J'avais dans les 50 kg de journaux sur mon vélo renforcé. Le reste du temps, je travaillais avec mon père qui était cordonnier. Puis je suis rentré à La Redoute comme veilleur de nuit. J'ai eu deux voitures mais j'étais un piètre conducteur, je préfère le vélo.

En 1984, la Redoute m'a licencié avec 70% de mon salaire et grâce à cette manne, j'ai décidé de faire tous les ans un grand voyage pendant 1 mois avec mon vélo, sans bagages, juste le strict nécessaire. Ce fut 5 ans de bonheur total !



**Au fond, je préfère être écrasé par une auto que mal vieillir !**

J'ai fait la Savoie (les Karellis), les gorges du Tarn et en 1987, j'ai fait mon premier tour de France, soit 4500 km en 31 jours.

**HV : Pour vous, quels sont les plaisirs du vélo ?**

Je me sens bien sur un vélo, je suis un solitaire, j'ai peu roulé en groupe, j'ai fait partie d'un club cyclotouriste mais j'aimais pas trop rouler dans les roues des autres. Je me sens mieux sur un vélo que dans mon lit, le silence, l'air qui vous caresse, les paysages, tout ça me plaît, je suis un contemplatif qui se déplace.

**HV : Pourquoi êtes-vous adhérent de l'ADAV ?**

C'est un article de Nord-Eclair qui m'a fait connaître l'ADAV. Je me suis senti concerné, surtout par les problèmes de sécurité que vous soulevez. Je vous soutiens et je trouve le journal très bien fait et très humoristique.

**HV : À propos de sécurité, comment voyez-vous la situation actuelle des cyclistes ?**

J'ai ressenti l'excès de voitures dans les années 1980. J'ai connu de belles frayeurs et j'ai eu plusieurs accidents (clavicule, fracture du bassin) mais qui ne m'ont pas refroidi. Au fond, je préfère être écrasé

par une auto que de mal vieillir.

À chaque fois, j'ai pu remonter sur un vélo, sans appréhension. Tous les jours, je fais une demi-heure de vélo, je vais à Mouscron par un itinéraire tranquille et j'évite les tourne-à-gauche.

**HV : Est-ce que en vieillissant, on modifie sa façon de rouler ?**

J'ai bien sûr moins de force musculaire, je ne peux plus me mettre en "danseuse" et j'ai du mal à descendre de vélo. Mais je reste fidèle à mon vélo de course.

**HV : Pour conclure, avez-vous quelques conseils à nous donner ?**

Il faut être toujours vigilant, se servir de ses oreilles pour le danger à l'arrière et de ses yeux pour anticiper les dangers devant comme les portières de voiture. J'évite les axes trop encombrés. Les jeunes à vélo m'effraient car ils roulent n'importe comment et prennent des risques inconsidérés.

Je souhaite la réussite du VéloPole de Roubaix comme celui de Tourcoing et voir de plus en plus de cyclistes dans notre région.

**Propos recueillis par Yves M**



## Le permis à zéro euro ?

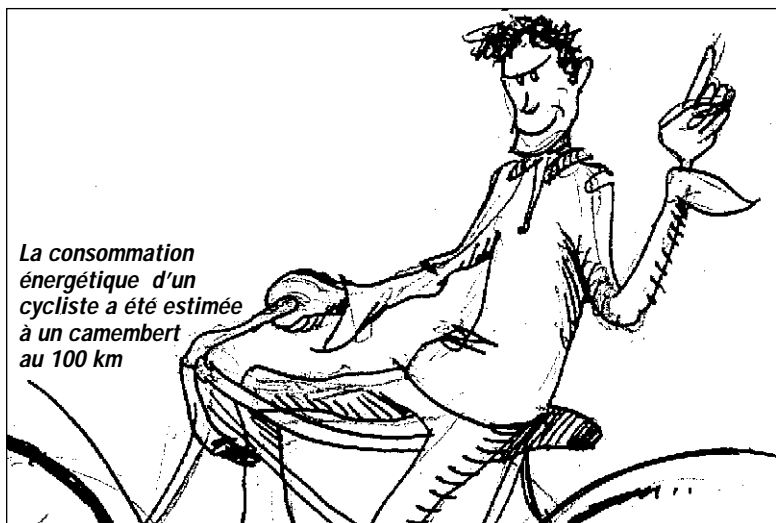
**Pour contrecarrer le plan maléfique du gouvernement «le permis voiture à un euro par jour» visant à favoriser l'accès des jeunes à l'utilisation de la voiture, l'ADAV a décidé de lancer sur l'ensemble de la Communauté urbaine de Lille l'opération «le permis vélo à zéro euro par jour» et invite toutes les associations cyclistes de France à faire de même.**

**A**ctuellement, je m'interroge sur l'utilité de cette mesure gouvernementale probablement destinée à faire baisser le nombre de personnes circulant sans permis.

Car, une fois le permis en poche, comment un jeune pourrait-il faire face au coût important que représente l'acquisition d'une auto, son entretien, l'assurance et les dépenses de carburants ? Certes, il pourra toujours utiliser, avec l'autorisation de leur propriétaire et sous réserve que l'assurance souscrite autorise l'usage du véhicule par un «jeune permis», la voiture des parents, des proches ou des amis. Mais il est à craindre que cette mesure n'incite encore plus les jeunes à s'endetter pour se donner les moyens financiers de circuler en bagnole. La voiture, c'est comme la drogue, c'est tentant, ça vous permet de voyager, mais au final, ça vous coûte cher et ça nuit à votre santé (risque d'obésité) et à celle de votre entourage (pollution).

Lors de leurs déplacements, comme les drogués, les automobilistes se recroquevillent dans leur petit monde. Pouvant facilement perdre une partie de leurs facultés, ils peuvent mettre en danger le monde qui les entoure surtout s'ils abusent du champignon appelé aussi pédale de droite ou accélérateur ! Autre difficulté : la vente du carburant est autorisée et rapporte de l'argent à l'Etat même si, au final, les dégâts engendrés par ce mode de transport coûtent bien plus cher que les recettes perçues.

Ainsi, dans notre société, la question ne devrait pas être «faut-il légaliser la vente de la drogue ?» mais plutôt «faut-il interdire l'usage de la voiture ?». Le bilan humain de cette «utilisation» en France s'éleve annuelle-



**La consommation énergétique d'un cycliste a été estimée à un camembert au 100 km**

ment à plus de 5 000 morts et 110 000 blessés auxquels il faut rajouter les 9 000 morts du voirie passif (voir l'article p 14 : Contradiction). Compte tenu des dégâts environnementaux consécutifs à l'usage de l'automobile, (faune écrasée sur les routes, effet de serre, marées noires, guerres, etc.), la sagesse devrait nous pousser à interdire ce véhicule. Mais voilà, le nombre de drogués, pardon, d'automobilistes, de seringues encombrantes à remplir en liquide précieux, oh ! re-pardon, de voitures à alimenter en carburant, est si important en France que seule, une hausse très brutale de la drogue (du pétrole) pourrait ramener les drogués (les automobilistes) à la réalité : «il n'y a pas que l'auto dans la vie» ou «il existe d'autres modes de transport».

**Seule une hausse brutale de la drogue -du pétrole- pourrait ramener les drogués -les automobilistes- à la réalité...**

Mais ne rêvons pas, le stock de drogue dans le monde est encore important et tous les experts s'accordent à dire que l'augmentation du prix sera progressive, l'augmentation du prix rendant «rentable» l'extraction de certains gisements. Lors d'un débat télévisé, d'autres «experts» préconisaient, entre autres, le recours au

bois comme énergie de chauffage des logements pour laisser le pétrole aux automobilistes. D'autres dealers espèrent mettre aux points d'autres drogues pour compenser la disparition annoncée du pétrole. Les seringues à hydrogènes ou à eau sont régulièrement évoquées.

C'est pour cela que l'ADAV a décidé, en concertation avec les banques «La liberté, c'est l'absence d'endettement», de lancer l'opération «Le permis vélo à zéro euro par jour».

De plus, une fois le permis vélo en poche, l'acquisition, l'entretien du vélo, l'assurance (une simple «responsabilité civile» suffit), les frais de carburants (la consommation énergétique d'un cycliste a été estimée à un camembert au 100 km) s'avèrent beaucoup moins coûteux.

Signé : un mec en cure de désintoxication.

A ce titre, je tiens à signaler, que l'ADAV, bien que favorable à la réduction du trafic automobile en volume et en vitesse, décline toutes responsabilités dans les événements qui se sont produits dans les banlieues en France, le sevrage par destruction immédiate de la seringue n'ayant pratiquement aucune chance d'aboutir à la guérison du patient ! Reste à savoir si l'on peut parler de patients lorsque l'on parle d'automobilistes (ils sont si souvent pressés !)

P.S. Même si cet article parle beaucoup d'argent, il n'a pas été rédigé par notre trésorier.

**Jean D**

**Solution à la question posée page 7 : oui, c'est M. Pierre Mauroy, président de LMCU, qui a dit à Yves Smague, journaliste de la Voix du Nord à l'occasion du départ du Tour de France en 1994 : «La bicyclette tient d'un archaïsme moderne. A la portée de tous, le vélo est plus que jamais lié à la liberté de se déplacer.» C'est le même Pierre Mauroy qui nous décrit ses souvenirs de bicyclette : «Ma grande aventure à vélo remonte à mai 1940. J'avais douze ans, il faisait un soleil extraordinaire. Dans la nuit, mon grand-père a dit : "en avant la famille". Mais il n'y avait plus de place ni pour mon père, ni pour son fils aîné et le second. J'ai donc évacué à bicyclette. Nous sommes partis un vendredi à 11 h pour arriver au Crotoy le dimanche matin. Et avec quels vélos !» - Ca vous a dégoûté à tout jamais ? «Pas du tout. J'ai été dégoûté du jardinage pendant la guerre, pas du vélo ! Je fais partie de cette génération d'enfants de la guerre pour qui 50 kilomètres à vélo, ce n'était rien du tout.»**

**Dernière confidence de juin 94 du président de LMCU, après avoir enfourché un tandem avec Bernard Derosier (sic) :**

**«je vais acheter un vélo hollandais que j'utiliserai à Hardelot.»**

**Monsieur le président, c'est vrai qu'il y a encore du chemin à faire sur notre belle métropole, mais essayez-donc votre vélo hollandais sur les pistes lilloises... et avec un peu de chance, vous rencontrerez peut-être Jean Dewavrin qui vous proposera de regonfler votre bicyclette !**

**JF C**

# Aménagement

## LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (LMCU)

7 septembre (UTLS) rapide présentation des projets des rues du Port et Vantroyen à Lille, Mirabeau et Brossolette à Loos, Pompidou à la Madeleine pour en débattre ensuite lors de la rencontre du 28 septembre. (Michel)

8 septembre (UTRV) Débat animé autour du projet de Ligne de Bus à Haut Niveau de Service qui doit emprunter le bd Gambetta, le pont Nyckes et la rue d'Avelghem à Roubaix.

L'ADAV marque sa ferme opposition à ce que les cyclistes ne soient pas intégrés dans l'étude au prétexte que la Grande Rue sera mise en zone 30.

Présentation du projet de pistes cyclables, qui se transforment en bandes cyclables à l'approche des intersections, bd de Mulhouse à Roubaix ; réalisation prévue en 2006.

Présentation d'un projet de nouveau cheminement piéton-vélo à Villeneuve d'Ascq entre la station de métro Jean Jaurès et Babylone. (Michel)

22 septembre (UC) Comité de pilotage pour les 100 km d'itinéraires cyclables prioritaires dont l'étude est confiée aux bureaux Peter et RR&A. Présentation des principes d'aménagement sous formes de pistes cyclables qui seront prioritairement retenus pour la réalisation de ces 100 km structurants.

(Michel et Fanny)

28 septembre (UTLS) Présentation du projet de réaménagement de la rue du Port à Lille qui sécurisera les traversées piétonnes et conservera un contresens sur chaussée.

Projet de mise en zone 30 de la rue Pompidou à la Madeleine. L'ADAV demande l'étude d'un contresens. Lille : demande d'études de contresens rues Vantroyen et Saint Gabriel. Suite à la présentation du projet de réaménagement des rues Mirabeau et Brossolette à Loos, l'ADAV réaffirme son sou-

hait que des contresens soient étudiés. (Michel)

11 octobre (UTRV) Villeneuve d'Ascq : projet de mise en zone 30 de la rue des Epoux Labrousse avec stationnement central, l'ADAV demande la réalisation de bandes cyclables dans le projet de réaménagement de la rue de la Cimaise avec des plateaux ralentisseurs.

Roubaix : projet de réfection de la contre-allée du bd du Général de Gaulle côté opposé au lycée Jean Moulin : l'ADAV demande des seuils à zéro et un contresens.

Suite à notre demande de contresens, la rue d'Alger sera finalement remise à double sens général. Présentation du projet de bandes cyclables à Saily lez Lannoy rue des Trois Frères.

(Michel et Fanny)

18 octobre (UC) Réunion de travail où les services communautaires présentent les normes de faisabilité des contresens cyclables définies pour la métropole lilloise. L'ADAV exprime son désaccord sur ce guide technique qui fixe des seuils de largeur de chaussée et de volume de trafic jugés trop restrictifs pour la réalisation de contresens.

(F. Héran, Michel & Fanny)

26 octobre (UTLS) Nouvelle réunion sur les projets des rues du Port et Vantroyen à Lille, Mirabeau et Brossolette à Loos, Pompidou à la Madeleine. Evocation du projet de réaménagement de la rue Louis Braille à Ronchin.

(Michel et Fanny)

3 novembre (UC) Présentations des plans qui seront discutés au Groupe Travail Vélo de Lille : secteur de la rue de la Chaude Rivière, contresens dans les rues autour de la place de la République. (Fanny)

4 novembre (UC) Comité technique pour définir le tracé et les aménagements

## L'Adav y était

des itinéraires prioritaires inscrits au Plan de Déplacement Urbain le long de la D48 entre Fâches et Ronchin et le long de la D941 entre le Faubourg de Béthune et Haubourdin. Le bureau d'étude propose des pistes au niveau du trottoir et, lorsque l'espace est trop contraint, des zones 30. A Ronchin, le bureau d'étude va examiner des variantes suggérées par les services communautaires et l'ADAV pour rendre le tracé plus direct. (Fanny)

15 novembre (UC) Premier comité de pilotage de l'étude pour la définition d'un réseau de voies vertes de 30 km dans la métropole.

Suite à la présentation d'Altermodal, le bureau d'étude mandaté, l'ADAV insiste sur le fait que ces cheminements ne doivent pas uniquement être perçus comme des itinéraires de loisirs mais tout autant comme des itinéraires propices aux déplacements quotidiens. Elle demande par ailleurs que le réseau imaginé ne soit pas centré sur Lille mais recouvre la réalité démographique de la métropole.

L'ADAV participera au prochain comité technique et pourra ainsi suivre de près les différentes liaisons cyclables projetées.

(Michel et Fanny)

**Deux bureaux d'étude spécialisés en mobilité sont actuellement mandatés par LMCU pour améliorer le réseau cyclable : sur les 400 km prioritaires du plan de déplacement urbain et sur 30 km de voies vertes.**

17 novembre (UTRV) Présentation d'un projet de réaménagement des rues Raspail, de la Mackellerie et Seigneur à Croix. L'ADAV demande l'étude de contresens. Débat sur l'opportunité de créer des bandes à Saily lez Lannoy, rue des Trois Frères, au risque d'élargir la route et "défigurer" cette route bordée de champs.

L'ADAV propose l'étude d'un aménagement latéral

de type voie verte séparé de la chaussée et ouvert à la fois aux piétons et aux cyclistes. L'état d'avancement de l'étude risque de compromettre cette proposition. (Michel)

18 novembre (UC)

Présentation d'un projet de voirie sur Lambersart lié à l'étude de la LINO (Liaison Intercommunale Nord Ouest). Des aménagements cyclables sont projetés sur la rue Auguste Bonte entre l'avenue de Dunkerque et la rue de Carnoy. Une liaison routière avec aménagement de pistes cyclables est projetée entre la rue Auguste Bonte et la rue Jolivet. De même, une piste cyclable bidirectionnelle devra relier le long de la voie ferrée la rue Auguste Bonte au quartier du Bourg, au niveau du boulevard de l'Alliance Nord Ouest. (Michel)

21 novembre (UTML)

Présentation d'un projet d'aménagement cyclable en bord à canal de type piste bidirectionnelle ou voie verte le long de la route de la centrale à Wavrin pour améliorer le cheminement entre Don et le Parc de la Deûle.

Présentation d'un projet de giratoire, rue de Wambrechies à Marquette avec piste cyclable bidirectionnelle. Présentation d'un projet d'aménagement d'un rond point rue Obert à Wambrechies avec accès des cyclistes à l'anneau par des bandes protégées en entré et en sortie.

Marcq en Barœul : notre demande de contresens avenue Calmette ne peut aboutir du fait de difficultés à intégrer les cyclistes dans le carrefour à feux avec le boulevard Clemenceau et la rue Charcot.

Présentation d'un projet de piste cyclable bidirectionnelle entre l'avenue de la Marne et l'avenue du Château Rouge.

La connexion avec le chemin de halage de la Marque doit être réétudiée. (Michel)

15 décembre (UTRV). Présentation d'un projet de sécurisation de l'avenue des Nations Unies à



# Aménagement

**Roubaix.** Dans le cadre de cette étude nous demandons l'examen du prolongement des bandes cyclables jusqu'aux intersections. Présentation de projets de **zone 30 à Villeneuve d'Ascq rues des Comices et de la Cimaise.** Dans cette dernière, des bandes sont projetées suite à notre demande entre la rue du Carrousel et l'avenue de Canteleu. Toujours à Villeneuve d'Ascq, présentation d'un projet de **zone 30 rue de l'Abbé Lemire.** (Michel et Fanny)

**UC : Unité Centrale (siège de LMCU à Lille)**

**UTLS : Unité Territoriale de Lille-Seclin, basée à Ronchin.**

**UTRV : Unité Territoriale de Roubaix-Villeneuve d'Ascq, basée à Lys-lez-Lannoy**

**UTML : Unité territoriale de Marcq-la Bassée, basée à Lomme**

**UTTA : Unité Territoriale de Tourcoing-Armentières, basée à Roncq**

## ROUBAIX

13 septembre. Réunion publique de présentation du projet de **Ligne à Haut Niveau de Service (LHNS) sur les bd Gambetta, Pont Nyckes et rue d'Avelghem.** L'ADAV interpelle Eric Quiquet, Vice-Président de LMCU, pour que les cyclistes soient intégrés dans ce projet de réaménagement. L'ADAV n'admet pas que les cyclistes soient exclus de la LHNS au prétexte que la Grande Rue sera mise en zone 30.

Il nous est en effet difficile d'imaginer une mixité des circulations sur cette voirie longue au minimum d'1,5 km et dont l'emprise ne dépassera pas 6 m. Suite à notre interpellation les services communautaires sont chargés d'étudier l'insertion des cyclistes dans la LHNS. (Michel)

## Vendredi 16 décembre Groupe de travail vélo

LMCU présente à la Ville de Roubaix les normes qu'elle vient d'édicter quant à la possibilité de créer des contresens cyclables suivant la largeur de la voirie, la vitesse effective constatée de la circulation motorisée, et le nombre de véhicules circu-

lant dans une journée.

Selon ces critères, la Ville demande à LMCU d'étudier la faisabilité de **contresens rue du Vieil Abreuvoir, Grand Rue, contre allée du boulevard De Gaulle, avenue du Mal Foch, rue de L'Hospice.**

La Ville acte la possibilité de réaliser des **contresens rues Vaillant et Horace Vernet.** Sept années auront été nécessaires pour lancer ces études de faisabilité ! Jusqu'ici ni la Ville ni les services communautaires ne souhaitaient réaliser de contresens en se basant uniquement sur les recommandations du CERTU (ministère de l'Équipement). Le prochain GTV, début 2006, permettra de donner un échéancier des réalisations.

(Michel, Fanny et R. Bodart)

## VILLENEUVE D'ASCO

27 septembre. Commission de réflexion sur le développement de la pratique du vélo dans la ville. Rien de concret.

(F. Devred et Michel)

17 octobre. Commission cartographie. Les propositions d'aménagements cyclables et de suppression de bordures sont toujours à l'étude par les services de LMCU. (Michel)

## TOURCOING

14 septembre.

### Groupe de travail vélo.

Les travaux nécessaires à la réalisation d'une **piste cyclable bidirectionnelle entre le boulevard de la Marne et la rue Chanzy** doivent débuter en 2006 dès la fin des travaux d'assainissement en cours.

**Le contresens de la rue de Boulogne** sera réalisé en 2006 lors de la pose d'un nouvel enrobé.

**La rue Sasselage** sera remise à double sens fin 2005 avec une **bande cyclable.** Le plan définitif du **contresens de la rue Famelart** est en attente de validation avant début des travaux. **Le contresens du Quai de Bordeaux** est validé ainsi que l'autorisation de **la circulation des cycles sur platelage piétonnier du pont hydraulique.**

**Le contresens de la rue de la Blanche Porte** est en

## L'ADAV y était

cours d'étude par LMCU. **30 nouveaux arceaux** de stationnement sont achetés, 50 restent à poser en 2005. Les séparateurs de voies de la rue de Roubaix régulièrement arrachés ne seront plus remplacés. Un marquage renforcé est étudié pour sécuriser les bandes. Présentation succincte du nouveau plan de circulation. (Michel)



**Groupe de travail vélo de Lambersart : avenue des Magnolias, l'ADAV demande un contresens pour rejoindre la quartier du Bourg.**

6 octobre. Présentation détaillée du projet de nouveau plan de circulation du centre-ville. **Des contresens cyclables seront réalisés rues de Lille, d'Austerlitz et du Dragon** ainsi que des couloirs-bus à contresens ouverts aux cycles **rues du Gal Leclerc, de la Bienfaisance et F. Lehoucq.**

Des bandes cyclables sont projetées **rue Faidherbe.** L'ADAV demande l'étude de **nouveaux contresens rues Nationale, Péri, du Haze, Desurmont, Ribot, de la Cloche, Doumer, des Angés et de l'Alma** ainsi que des bandes cyclables dans le projet de requalification de la **rue des Poutrains.** (Michel)

10 octobre. Présentation du projet de **requalification du Pont du Tilleul** avec intégration de pistes cyclables. (Michel et Fanny)

17 novembre. L'ADAV demande que les pistes du Pont du Tilleul débloquent dans les giratoires de part et d'autre du pont. Notre demande est acceptée et sera relayée au service du Conseil Général en charge de l'étude. (Michel)

## ARRAS

30 novembre. **Commission de circulation.** L'ADAV défend plusieurs contresens. Accord de principe de la commission. (K. Boissou)

## LAMBERSART

29 novembre.

### Groupe de travail vélo

La Ville de Lambersart attend la fin des travaux avenue de Dunkerque pour mettre en œuvre le **plan de circulation de Canteleu**, et transformer notamment la **rue Champêtre en aire piétonne circulée.**

L'ADAV demande un contresens **avenue des Magnolias.** Pour prolonger l'axe de la rue Leclerc qui sera réaménagée, l'ADAV demande à nouveau les **contresens rue du Bourg et rue de Tassigny**, et en propose aussi dans les **avenues Doumer et Marceau**, ainsi que dans la **rue Gambetta.** Ces demandes seront étudiées par les services de LMCU pour une présentation lors du prochain GTV.

La Ville de Lambersart sollicite l'ADAV pour un événement au printemps.

(Michel, Fanny et P. Delrue)

## LOMME

29 septembre.

### Groupe de travail vélo.

**Les contresens des rues Neuve, Foch, Crépy et Hôtel de Ville** sont validés, la réalisation doit intervenir en 2006. Notre demande de contresens rue du Maire Becquart fera l'étude d'un examen ultérieur. D'autres études sont en cours par LMCU : **contresens av. du Mont à Camp, rue Gallieni, A. France, Martyrs de la Résistance, D. Papin, Pasteur, J.J. Rousseau**, et bandes cyclables **rues Jules Guesde (l'ADAV propose des pistes), Lavoisier et Salengro.** (Michel)

## LOOS

14 septembre.

### Commission vélo

La Ville de Loos souhaite appuyer son action en faveur des cyclistes sur un schéma des aménagements cyclables. L'axe principal **Poté-Foch** est actuelle-

# Aménagement

**ment à l'étude** mais son aménagement se fera à moyen terme. L'ADAV présente à la municipalité le principe des contresens cyclables, et en fait la demande **rues Mirabeau et Brossolette**.

(Fanny, P. Coquerelle & Julien)

1er octobre.

Visite du contresens de l'avenue Roger Salengro à Haubourdin et des rues en projet à Loos en présence des élus et du président du club de cyclotourisme loosois. **Accord de principe du Maire de Loos pour la réalisation de contresens** sous réserve de faisabilité technique.

(Michel, P. Coquerelle & Fanny)

16 novembre.

## Commission vélo

Présentation par les services communautaires de projets de contresens entre l'avenue de la République et le quartier des Oliveaux (**rues Lalo, Brake-Desrousseaux, de l'Abbé Bonpain et Notre-Dame de Grâce**).

Suite à la réponse de l'ADAV en enquête publique concernant le percement d'une voie pour **prolonger la rue Galilée**, les services communautaires étudient la possibilité de transformer les bandes prévues en pistes, pour maintenir la même qualité d'aménagement cyclable sur **l'itinéraire Parc de la Citadelle-Parc de la Deûle**. Suite à une réunion d'usagers, des projets de contresens suggérés par l'ADAV

pour rendre le centre de Loos accessible aux cyclistes sont mis à l'étude (**rues Gambetta, Calmette et Faidherbe, Ferrer, Lelièvre**).

Une demande est faite par l'ADAV à la ville de Loos de prévoir l'installation d'arceaux de stationnement.

(Michel, P. Coquerelle et Fanny)

## LILLE

13 septembre.

**Réunion de travail avec la SORELI** pour valider le projet de place devant la Douane de Fives, avec création d'une aire piétonne et d'un contresens au niveau du trottoir.

(Fanny et Julien)

1<sup>er</sup> décembre.

## Groupe de travail vélo

Validation du **contresens rue Delespaul**, à partir de la rue Jeanne d'Arc, et du **contresens rue Boucher de Perthes** dans la section Solférino/rue Nationale.

Validation des contresens du secteur République dans les **rues Gauthier de Châtillon et Jacquemars Gielée** (jusqu'à la rue Gambetta), **Martens et de Vuez**. Les **rues Nicolas Leblanc, Gombert et Maillotte** sont aussi dotées d'une bande dans le sens de circulation.

L'intersection des rues Gombert, Martens et de Vuez est traitée en plateau. M. Santré demande l'étude d'un **contresens au pied de la Préfecture**. Validation de **bandes cyclables pour**

## L'ADAV y était

la **rue Inkermann** remise à double sens. Validation de **l'aire piétonne et du contresens rue Pierre Legrand** sur la nouvelle place de la Douane de Fives. Sur le viaduc Le Corbusier, remplacement des séparateurs.

**Présentation par la SAEM Euralille du réaménagement de la Portée de Valenciennes** : l'ADAV demande l'élargissement des bandes Bd Painlevé, des pistes sur le Bd de Verdun, et de ménager une traversée au débouché de la rue de Trévisse. La ville de Lille propose à l'ADAV de transmettre des propositions pour inscrire des arceaux vélos au budget 2006.

(Michel, Fanny et Elise).

9 décembre.

**Réunion de travail avec la SORELI** : présentation des infrastructures du projet Euratechnologies sur les **rives de la Haute-Deûle**.

(Bois-Blancs/Lomme).

## CLUB DES VILLES CYCLABLES

22 septembre.

Réunion de **préparation du Congrès du Club des villes cyclables** avec la Ville de Lille et Ch'ti Vélo.

(Michel et Fanny)

19, 20 & 21 octobre

**Congrès du Club des Villes Cyclables** à Lille. L'ADAV participe au congrès, co-anime l'atelier sur les contresens cyclables et encadre la balade à vélo

des congressistes dans la ville.

(adhérents bénévoles, administrateurs et salariés)

## CONSEIL GENERAL DU NORD

8 septembre.

**Présentation du projet de requalification des rues de l'Epinette et du Halot à Tourcoing**.

L'ADAV demande l'étude de pistes cyclables unidirectionnelles, entre le giratoire des Francs et la rue du Flocon, puis des bandes cyclables sur la rue du Halot.

(Michel)

20 septembre.

**Présentation du projet de renforcement de chaussée du Boulevard de Tournai à Villeneuve d'Ascq**.

L'ADAV demande que les pistes se transforment en bandes plus en amont des intersections et que les carrefours à feu prévoient un vert minimum pour les cyclistes malgré le signal d'appel. Les travaux doivent commencer en 2006.

(Michel et Fanny)

5 octobre

## Liessie

Présentation du projet de voie verte entre Glageon et Ferrière le Grande. Les travaux doivent débuter en 2006. L'ADAV regrette le choix du revêtement en sable stabilisé.

(Michel)

## CONSEIL GENERAL DU PAS DE CALAIS

2 décembre

**Arras**. Entretien avec le cabinet du Président pour évoquer la possibilité d'un partenariat avec le Conseil Général.

(E. Forest et Michel)

## REGION NORD-PAS DE CALAIS

11 octobre.

**Oignies**. Comité de pilotage de la **Véloroute Calais-Dourges-Maubeuge** à la Mission Bassin Minier, présenté par le bureau d'étude Altermodal.

(Michel et Fanny)

21 novembre.

Comité de pilotage du **schéma régional de véloroutes et voies vertes** et point sur les sections à l'étude.

(Fanny)



## 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
- Association .....25 euros
- Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurOvélo" .....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 de .....euros 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 : .....



# Monsieur le Maire : un vieux clou rouillé en travers de la gorge à décoincer !

**Cela fait plusieurs années que l'ADAV ne décerne plus son prix du vieux clou rouillé à la ville jugée lanterne rouge pour les aménagements cyclables ... Daniel Rondelaere, maire de Loos nous a rappelé qu'il l'avait reçu pour nous indiquer qu'il était parfaitement conscient du manque d'attrait de sa ville pour le vélo ...**

**C'**est vrai qu'il y a du boulot pour que les Loossois puissent bouger à vélo sans trop de désagréments... :

- un axe principal, Lille-Haubourdin surchargé de voitures, camions, et à fort trafic de bus.
- de nombreux sens uniques n'autorisant pas le contournement de l'axe principal à moins d'avoir du courage et du temps ...
- La création de zones 30 s'est soldée par des mises en sens uniques, sans prévoir de contresens cyclables ;
- Cela bouchonne sec vers le CHR aux heures de pointes et les cyclistes ont bien du mal à se frayer un passage parmi les voitures souvent bloquées par les passages à niveaux.
- Les arceaux cyclables de parking tels qu'à Lille sont absents de la liste du mobilier urbain municipal : c'est déjà pas facile de circuler, mais en plus on risque de rentrer à pied...

Heureusement, il y a de l'espoir :

- l'ADAV a pu intégrer la commission vélo municipi-

**Il y a du boulot pour que les Loossois puissent bouger à vélo sans trop de désagréments !**

pale, récente de quelques mois, jusque là composée de personnes de bonne volonté (élus, personnel de la mairie) mais sans usagers réguliers ...

- Sur notre proposition, cette commission a été élargie aux techniciens de la Communauté Urbaine qui réalisent les aménagements de voirie, pour avoir les trois éléments indispensables : usagers, élus, et techniciens.

- Les deux premières réunions ont permis d'aborder les premiers aménagements : contresens cyclables, toujours

**Zone 30 rue Gambetta : L'ADAV demande l'étude de faisabilité d'un contresens\* .**



déliçats à faire accepter par les élus au premier abord, mais Lille et Haubourdin ont déjà donné l'exemple, prolongations de bandes cyclables voire peut-être création de pistes cyclables en profitant de l'opportunité du prolongement de la rue Galilée.

De plus, le contexte est propice à la demande d'aménagements cyclables : l'arrivée à moyen terme de la LINO (Liaison Intercommunale Nord Ouest) et de sa piste cyclable, la coulée verte de la Deûle, la création d'Euratechnologie qui s'accompagnera de pistes cyclables à Lomme, offrent des opportunités d'aménagement de connexions cyclables qu'il ne faudra pas louper...

En conclusion, les deux premières réunions ont permis de mettre déjà à plat un certain nombre de problèmes : les prochaines devraient aboutir à des décisions concrètes, nous verrons alors s'il est possible d'enlever le vieux clou rouillé de la gorge de M. le Maire...

Merci à Julien, puis à Fanny et à Michel, salariés de l'ADAV de me guider dans cette aventure que je n'aurais sûrement pas pu entreprendre seul ...

**Pascal Coquerelle**  
Correspondant de l'ADAV pour Loos

## Ventes de 4x4 en baisse

Ford Motors a annoncé qu'il a accusé, au troisième trimestre, une perte du fait d'un déficit enregistré par sa division nord-américaine et d'une diminution de ses ventes de 4x4 de loisirs. Deuxième constructeur d'automobiles aux Etats-Unis derrière General Motors, le groupe a enregistré un résultat négatif de 284 millions de dollars, contre un résultat positif de 266 millions sur la même période de l'année précédente.



## Connaissez-vous vraiment le site Web de l'ADAV ?

**Cela fait maintenant plus de 2 ans qu'il est "online", c'est un lieu idéal pour découvrir en direct tout ce qui se fait ou se dit sur le vélo, en métropole lilloise ou ailleurs.**

**Forums de discussion, conseils d'itinéraires, petites annonces...**

**Convivial et simple, c'est vous adhérents, qui faites le site. Allez donc y jeter un œil, et n'hésitez pas à y porter vos coups de gueule, coups de griffe ou coups de souris. Répondez par exemple à Elise, du GTV de Lille qui nous demande les endroits idéaux pour installer des arceaux anti-vois.**

**20 cyclistes lui ont répondu... C'est beaucoup et c'est peu à la fois, nous sommes près de 700 adhérents. Faisons vivre le site de l'Adav : à vos claviers sur [www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)**

JF C

### 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 LECOILIER

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)

E	G	V	N	N	O	V	A	R	V	IIII
E	D	O	I	A	V	A	V	A	V	IIII
N	N	I	T	E	T	V	L	V	I	I
N	O	I	T	V	L	U	L	U	V	I
E	U	G	P	L	V	A	V	A	V	I
R	V	A	R	V	V	V	V	V	V	III
E	T	E	U	N	E	V	D	I	D	II
E	T	E	N	V	U	O	I	N	I	I
9	8	7	6	5	4	3	2	1		

1 **Samedi 7 janvier 2006 :**  
**Atelier vélo de l'ADAV (10 h à la MNE).**

1 **Mercredi 11 janvier 2006 :**  
**Conseil d'administration : 19 h à la MNE.**

1 **Samedi 21 janvier 14 h MNE**  
**Assemblée Générale sur le thème "Les relations entre cyclistes et piétons : conflit ou courtoisie ?"**  
L'AG, c'est le moment de rencontre entre les adhérents de l'Association Droit Au Vélo. Vous pouvez y exprimer votre point de vue, vous pouvez proposer votre candidature pour devenir membre du conseil d'administration. En venant à l'AG, vous faites vivre l'association.

1 **Samedi 4 février, 4 mars et 1<sup>er</sup> avril 2006**  
**(tous les premiers samedis du mois) :**  
**Atelier vélo de l'ADAV (10 h à la MNE).**

Les articles pour le prochain Heurovélo (n°51) doivent nous parvenir avant 20 avril 2006

**Diffusez ou consultez vos petites annonces vélo ou vos idées balades sur le forum !** informez-vous... exprimez-vous...

## Facettes du Nord côté vélo

Les amateurs de vélo sauront trouver des promenades hautes en couleurs et en émotions, en se laissant guider par les 22 fiches (de 25 à 55 Km) de cette 1<sup>ère</sup> pochette cyclo dans tout le Nord.

Vous arpenterez les monts du Cœur de Flandre et ses moulins à vent ; vous cheminerez le long des rives de l'Yser. Puis, direction le Hainaut pour une expédition historique au pays de la mine et de la dentelle.

C'est l'éclectisme de Lille Métropole qui guidera vos circuits entre ville et campagne et c'est la découverte des saveurs et savoir-faire qui ponctuera vos périple en Avesnois.

La formule reste inchangée : tracés sur fond de carte IGN, descriptifs et informations pratiques à propos des manifestations annuelles, monuments et sites touristiques, avis du randonneurs rendent ce document indispensable pour la réussite de vos balades cyclo dans le Nord.

Édité par le comité départemental du tourisme du Nord (2 euros)



**100 automobilistes flashés par un radar mobile en 45 minutes sur l'autoroute de Dunkerque (VdN 2/11/05) et augmentation du nombre de tués sur la route au mois de novembre dans la région : la violence routière est loin d'être contrôlée YM**



**55% des Français mettent le vélo en tête des solutions pour se déplacer et diminuer leur budget transport selon un sondage IFOP-Ouest France (source Ville&vélo °17)**

**Recherche adhérent "Paoïste" pouvant m'aider à la mise en page du journal Heurovélo, 3 ou 4 numéros/an.**

adav@nordnet.fr



**L'ADAV recherche des bénévoles pour proposer et encadrer des balades pour nos adhérents à partir de mars 2006 et participer à la Fête européenne du vélo, le premier week-end du mois de Juin.**

Contactez Yves Maerten ymaerten2001@yahoo.fr

## Groupe Travail Vélo de la ville de Lille

Vous avez des idées d'emplacement d'arceaux vélo sur Lille, nous sommes pre-neurs !

Soyez le plus précis possible. Dites-nous éventuellement quel est votre lieu de destination, combien il en faudrait, et s'il y en a déjà...

Merci d'avance de votre contribution !

A bientôt avec les mouflés et le bonnet !

Votre humble serviteur, correspondante locale de

l'ADAV à Lille

Elise Défossez



## Logique

Si l'on admet que :

1. Nuire à l'environnement est stupide.

2. Se déplacer en voiture est normal.

Alors, avec l'automobile, les comportements normaux sont stupides !



# Journal dérailleur 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, David Bonduelle, JF Charvet, Pascal Coquerelle, Benoît Cousin, Camille Delepierre, Elise

Défossez, Philippe Delrue, Jean Dewavrin, Eric Dussolier, Véronique Fafeur, Paul Lueur, Yves Maerten, Fanny Steinmetz.  
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