



Journal détailléur l'heure vélo n°51

Mai
06

Broc'à vélo
samedi 3 juin
9-12 h
Wazemmes
Lille

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

POLITIQUE

*Le vélo : de droite
ou de gauche ?* P2

ASSO

1000 adhérents ?
P3

VELOTECHNO

*Electrique, couché
ou taxi ?* P 4-5

TRANSFONTALIER

*L'Espéranto à vélo,
la Caravane vanne
et Barcelone* P6

METROPOLE

*Loos, Faches et
Broc'à vélo* P7

ASSO

*L'AG :
un bilan 2005
très positif* P8

PETITION

*La nature sans
moteurs* P9

ANALYSE

*Divergence avec
l'Automobile
Club* P10

NOUVELLE

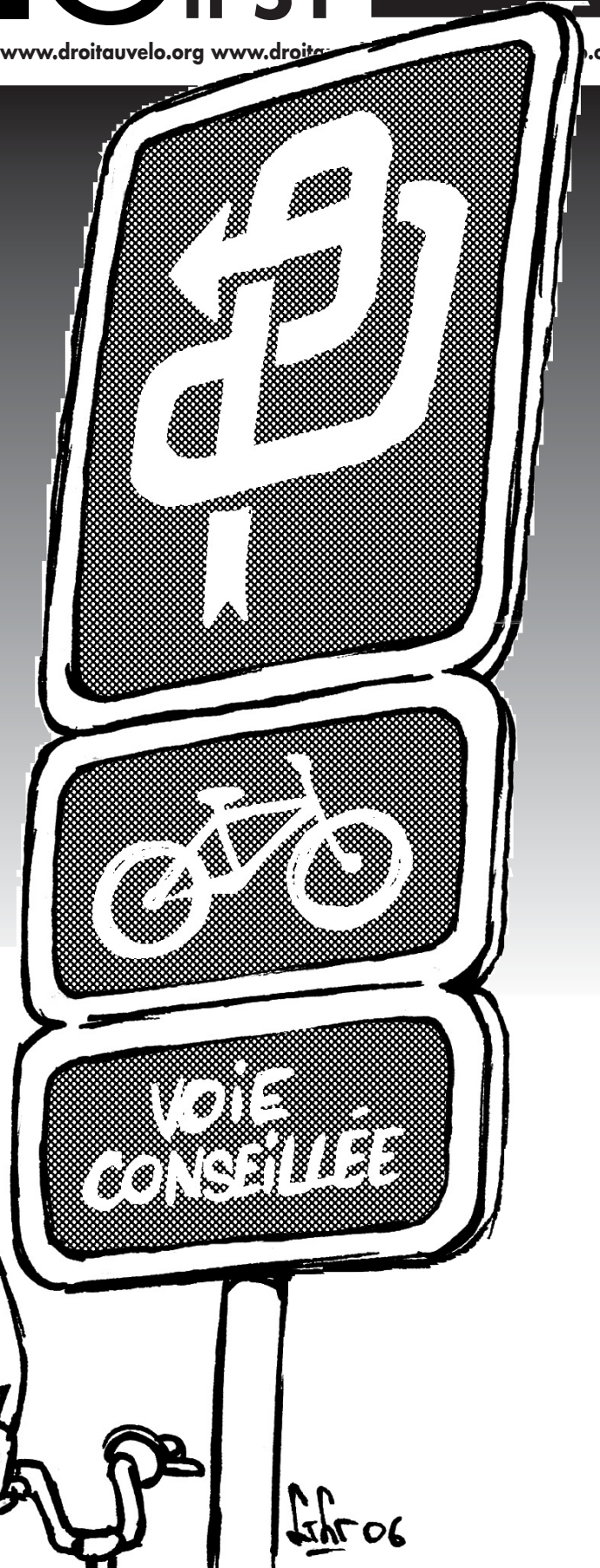
Eddy P12-13

AMENAGEMENT

L'Adav y était
P14-15

*Samedi 3 juin
FETE DU VELO*

*14h00 :
Défilé
"Fleurs
au
guidon"
départ
Grand-place
à la
découverte
à vélo des
espaces
verts
de Lille*



Rien ne se perd, tout se transforme

Le bonheur actuel des automobilistes fera le malheur des générations futures. Même si vous percevez les difficultés que vont rencontrer les générations futures, vous êtes priés de ne pas déranger les automobilistes dans leur bonheur. Le bonheur, cela n'a pas de prix !



Théorie de Jean Dewavrin

Quand la priorité est donnée à l'individualisme, le déficit est collectif.

Exemple : la voiture.

Exception : la bicyclette.



Rayon diplomatie

Certains articles de ce journal (notamment ceux du vice-président chargé des relations avec les adhérents) sont très virulents envers l'automobile et ses utilisateurs. Sachant que bon nombre d'adhérents disposent ou possèdent une voiture, je prie donc tous nos nouveaux lecteurs (et adhérents) de ne pas accorder trop d'importance aux articles rédigés par cet individu (qui, parfois, se déplace en voiture).



Carnage assuré

Autoriser la voiture en ville, c'est autoriser le renard affamé à entrer dans le poulailler ! Cette erreur a été commise il y a plus de cent ans et, maintenant, le renard ne veut plus sortir du poulailler. Tant pis pour les coqs, les poules et les poussins.

Jean D

DERNIERE MINUTE

Monsieur Vélo

Le gouvernement nomme un "Monsieur Vélo" pour développer la politique cyclable en France.

Il s'agit de M. Hubert Peigné, membre du Conseil général des Ponts et Chaussées, qui a animé le groupe de réflexion "Sécurité et cohabitation sur la voie publique au delà des conflits d'usage".

Yves M

● **Dimanche 14 mai**
 11^e Cyclothon organisé par les Petits Frères des Pauvres. 63 km entre Lille et Cassel. Renseignements et inscription au 03 20 74 01 07

● **Mercredi 17 mai 2006**
 Conseil d'administration 19 h à la MNE.

● **Samedi 28 mai 2006**
 Caravane vanne Lille Tournai (voir P6)

● **Samedi 3 juin 2006**
 10h00 - 12h00 : Broc' à vélo, ateliers de marquage contre le vol et de réparation, devant les halles de Wazemmes.
 14h00 : Défilé "Fleurs au guidon" départ Grand place, à la découverte à vélo des espaces verts de Lille.

Vélorutionnaire

Liberté-Hebdo, après avoir lu notre réaction (cf HV 50), a invité l'ADAV à présenter ses arguments pro-vélo dans les colonnes de son journal.

Pendant une heure, Fanny et moi-même, lui avons détaillé les avantages du système vélo, économie, santé, sécurité, vitesse, avantages que Jean-Louis Bouzin,

rédacteur-en-chef et ancien cycliste, a parfaitement résumé sur une demi-page avec notre photo, à vélo et en couleurs sur fond noir et blanc (un chef d'œuvre et évidemment collector).

Il s'est juste planté sur le droit à prendre le métro avec son vélo (le tram, Jean-Louis, seulement le tram, pour l'instant, hélas !) Mais à part ça, la vélorution communiste est en marche !

YM



V E L O P O L I T I Q U E

Camarades !

Vous les avez vus, ces espèces de jeunes cadres dynamiques, en costume-cravate, sur leurs vélos hollandais ?

On ne peut pas dire que ce mode de transport soit celui des masses laborieuses !

Cette foutue bicyclette va encore aggraver le chômage chronique de notre pays !

Pensez donc : celui qui achète un bon vélo, et assure le minimum d'entretien, c'est à dire pas grand chose, est assuré de pouvoir le garder plus de 20 ans !

Vous imaginez le manque à gagner en termes d'emplois, par rapport à celui qui use sa voiture en 5 ans dans les embouteillages !

La bagnole, elle au moins, elle fait marcher les usines. Elle donne de l'emploi, et à du monde en plus ! Savez-vous que lorsque vous achetez une voiture, une partie de l'argent que vous dépensez sert à payer le technicien ou l'ingénieur dont le boulot est de s'arranger pour qu'une pièce mécanique qui pourrait tenir 300 000 km n'en tienne que 100 000*? Comme cela, au moins il faudra la changer plus tôt et donc, c'est excellent pour l'emploi !

La voiture est l'amie du peuple.

Nous exigerons toujours d'avoir la possibilité de se payer une voiture suffisamment grosse pour tenter de diminuer la différence identitaire qui nous sépare des exploités que nous combattons ! Même si pour cela il nous faudra s'endetter pour 5 fois plus longtemps qu'eux ! Camarade : le vélo est l'ennemi du prolétariat !

* Information véridique ! L'auteur de cet article a un ami qui, ingénieur stagiaire dans une usine automobile, a été payé pour ce type de travail ... On est resté malgré tout amis mais il a promis de ne plus recommencer !

Chers compagnons !

Vous les avez vus, ces pros à vélo !

Ils viennent jusque dans nos campagnes - résidentielles- et se permettent même d'exiger des pistes cyclables qui empièteront sur nos belles nationales au point de ne plus permettre à deux 4x4 de se croiser tranquillement à 120 km/heure !

Et vous avez remarqué l'air goguenard de ces roturiers lorsqu'ils nous dépassent en ville alors que nous rongeons notre frein dans les embouteillages causés par tous ces imbéciles encore motorisés ! Et en plus, ils se permettent d'arriver avant nous à destination !

Non mais, si on les laissait faire, ils exigeraient encore plus de sécurité pour eux et pour leurs rejetons, ce qui nous laisserait moins de place pour circuler et ils seraient encore plus nombreux à nous narguer !

Je vous l'affirme, si on les laisse faire, avec leurs engins à quatre sous, ils vont envahir nos villes !

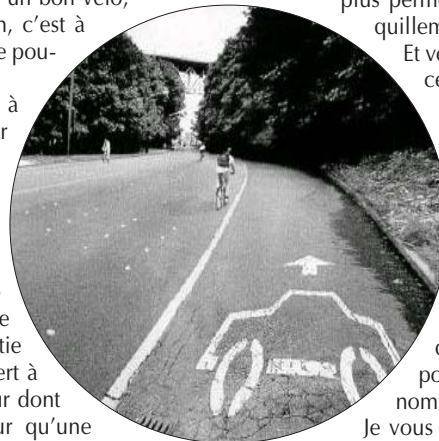
Mais ne perdons pas espoir, l'Etat, les communes et la plupart des administrations sont encore le plus souvent de notre côté, comme depuis toujours.

Les aménagements qu'ils réclament, ils ne sont pas près de les avoir !

Compagnons, continuons la résistance.

Le vélo : voilà l'ennemi de notre belle bourgeoisie.

Vincent Maran



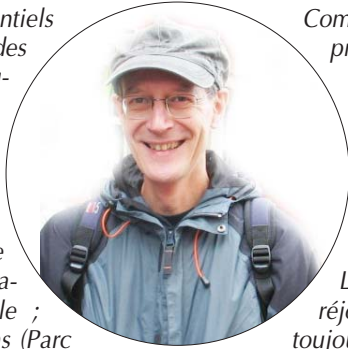
...
 Ils se permettent d'arriver avant nous à destination
 ...

Circulation : bousculer les idées reçues

Ici et là fleurissent en Europe des quartiers résidentiels (cours urbaines, zones de rencontre) ou même des villes entières libérés de l'omniprésence de l'automobile ou la prohibant totalement ; leur succès ne se dément pas, la qualité de la vie s'y ajoutant à la prise en compte des enjeux énergétiques et environnementaux.

On cherchera en vain chez nous pareille audace ! Redisons-le : il n'y a pas de politique efficace de meilleur partage de la voirie sans une réduction draconienne de l'offre de stationnement automobile ; quelques efforts ont été faits récemment en ce sens (Parc Lebas à Lille), mais presque partout, on continue à encourager le stationnement bilatéral qui défigure nos rues, soit par l'impunité dont bénéficie l'occupation, par des conducteurs arrogants, des trottoirs ou des bandes cyclables, soit par le maintien ou la création de sens uniques.

Pendant ce temps, les petites fourmis de l'ADAV ont écrit récemment aux maires des 87 communes de la



par
**Benoît
Cousin**

Communauté Urbaine de Lille pour solliciter un entretien, proposer des idées d'itinéraires ou d'aménagements cyclables, et, quand cela est encore nécessaire, se faire les pédagogues des contresens. Certains nous ont déjà reçus, souvent avec intérêt et la volonté d'entreprendre et de travailler avec nous, parfois aussi avec une condescendance frisant le mépris..., il ne fait pas toujours bon bousculer les idées reçues en matière de circulation.

L'ADAV s'active cependant dans la bonne humeur, se réjouit de la participation et des initiatives d'adhérents toujours plus nombreux, et des échanges fructueux que permet par exemple le forum du site Internet. Bienvenue à Sébastien Torro, qui vient en mai renforcer de ses expériences européennes la petite équipe des salariés. Et en juin, ne ratez pas la Fête du Vélo et des Jardins les 3 et 4, en particulier la Broc' à vélos de l'ADAV du samedi matin à Wazemmes ; vous pourrez, si ce n'est déjà fait, y faire marquer votre vélo et le garder longtemps, longtemps...

A S S O

Dépasser les 1000 adhérents à l'ADAV en 2006 ?

Pourquoi ?

Parce que si le nombre d'adhérents de notre association est déjà très honorable (pas loin de 700) et en progression constante, cela reste du niveau de nombreuses associations, sportives notamment, qui atteignent souvent quelques centaines d'adhérents... Nous devons être plus ambitieux, la cause du cyclisme urbain mérite mieux que cela vu la densité de population de notre région !

Parce que, quand même, franchir la barre des 1000, cela vous pose une association face à des autorités souvent plus motivées pour le vélo en paroles qu'en actes...

Parce que, enfin, c'est l'opportunité pour ceux qui n'ont pas le temps ou la motivation de participer activement à la vie de l'ADAV de s'impliquer un minimum en devenant chacun « recruteur » pour l'association : si chaque membre fait s'inscrire une personne, nous franchirons tout naturellement la barre des 1000...!

**Recrutement
sur la
voie
publique !**



Comment ?

Chaque sa technique ! Le plus simple : un voirie plusieurs des membres du foyer, bien que cyclistes au moins occasionnels ne sont pas encore adhérents ? Vite les rajouter et vous aurez rempli votre mission !

Pas trop difficile : vous connaissez dans votre entourage (famille, amis, travail) des cyclistes qui ne connaissent pas l'ADAV ou (c'est souvent le cas) connaissent vaguement l'association mais sans être adhérents : parlez leur de l'ADAV, sans les brusquer (les gens ont souvent peur d'entrer dans une «secte

d'extrémistes», vous savez bien que cela n'est pas le cas...) vous avez jusqu'à décembre 2006 pour les décider à adhérer...

Les arguments ne manquent pas : soutenir la cause du cyclisme urbain certes mais plus prosaïquement avoir accès à des conseils spécifiques par le journal de l'association et à du matériel spécialisé hollandais bien meilleurs et moins cher que ce que l'on trouve en France (cape de pluie, sacoches, etc... et même vélos d'occasion !)

Pour les plus motivés ou les plus commerciaux : le recrutement sur la voie publique, «tranquille» en disposant des documents de présentation de l'association (et des bulletins d'adhésions...) sur les vélos garés à l'entrée de votre lieu de travail, de courses... ou plus «sportivement» en abordant carrément les cyclistes dans la rue, activité dont Jean Dewavrin s'est fait une spécialité...

En pratique :

Je compte sur vous ! Il faut se lancer, moi j'ai eu du mal à m'y mettre mais j'ai maintenant quelques adhésions à mon actif et deux ou trois en train de mûrir...

Et j'allais oublier de vous préciser que l'ADAV, confiante dans vos capacités de recruteur a décidé d'offrir un superbe vélo hollandais (d'occasion mais sélectionné par notre spécialiste Jean Dewavrin) au millième adhérent lors d'une cérémonie où la presse sera bien sûr invitée...

PS : le formulaire d'adhésion est disponible au siège de l'association, téléchargeable sur le site de l'ADAV, et peut aussi être commandé, comme les petits documents de présentation de l'association au 03 20 86 17 25 ou à adaville@nordnet.fr.

Pascal Coquerelle

Le vélo électrique, le véhicule du futur ?

Voici quelques années que les vélos électriques sont commercialisés. Pour avoir eu l'occasion d'en essayer (Transpole en a acquis une vingtaine qu'il loue dans ses stations Oxygène), j'ai eu envie de tester l'engin sur une journée pour vérifier ses supposés bienfaits.

L'E-Bike, "vélo à assistance électrique", est un vélo classique, cadre mixte en alu, 3 vitesses dans le moyeu et qui dispose d'un petit moteur électrique alimenté par une batterie d'1,5 kg.

Dès que vous pédalez, le moteur se met en route et vous donne l'impression que quelqu'un vous pousse. La poussée est nette (les données du constructeur indiquent que l'apport d'énergie est de 50%). C'est très agréable et vous évite le changement de vitesse nécessaire pour bien partir.

Par contre, une fois lancé, vous avez l'impression de ne plus sentir cette poussée. Là aussi, le constructeur signale que l'apport se réduit peu à peu au fur et à mesure que vous gagnez en vitesse au point que le moteur se coupe tout seul dès que vous atteignez la vitesse de 24 km/h.

Tout cela est bien logique et cela permet de bénéficier de l'assistance sur environ 30 km.

C'est surtout dans les côtes que l'E-Bike est appréciable car l'effort est largement atténué. Même si notre plat pays n'est sans doute pas le terrain idéal pour en profiter, on connaît bien les vertus casse-mollet des ponts routiers et leur pente à 7% qui prolifèrent dans notre région mega-urbanisée et autoroutière.

J'ai parcouru ce matin-là une vingtaine de kilomètres avec l'E-Bike sans trop d'efforts et dans grand confort avant que la batterie s'épuise (elle n'était pas chargée à bloc).

Sans sexisme, je dirais que le cadre dans sa configuration unique est, malgré tout, plus adapté à la morphologie féminine même si la puissance est réglable.

Le seul défaut de l'E-Bike est son prix : 1099 Euros (avec la remise adaviennaise, on tombe à 990 Euros). La batterie est pour beaucoup dans ce prix puisque son remplacement coûte dans les 350 euros.

L'E-Bike est doté d'un panier à courses, d'une béquille et d'un antivol intégré (ce qui ne dispense pas son propriétaire d'un deuxième antivol).

Dernier détail, la batterie se recharge en 2 à 3 heures.

L'E-Bike est fabriqué et distribué par le groupe Véloxygène, anciennement Peugeot-Gitane.

Merci à M. et Mme Fallet (4 bis, rue R. Schuman à Mons-en-Baroeul ; 03 20 04 47 01) qui m'ont aimablement prêté un vélo pour cet essai et qui vous offrent une remise de 10% si vous êtes adhérents de l'ADAV.

YM



Yves, lors de son essai d'E bike

Le vélo couché, l'avenir du transport écologique ?

Le vélo-couché est une vieille invention (premiers prototypes dans les années 1920) mais depuis une quinzaine d'années, quelques techniciens cyclistes ont largement fait évoluer ces drôles d'engins, encore peu répandus mais pleins d'avenir !

Erwan est un jeune professeur de sciences physiques. Dans une autre vie, il fut motard et se déplace depuis 3 ans à vélo couché.

Présentation.

• Pour moi, mon vélo est une alternative à la voiture car le vélo-couché, c'est vitesse + confort. Vitesse parce que je fais du 25 km/h sans forcer et du 35 km/h en poussant. Je fais souvent le parcours entre Lens où je travaille et Lille en 1 heure (Ndlr : en voiture, il faut compter 35 minutes de centre-ville à centre-ville, minimum) alors que je me considère comme un cycliste moyen. Je retrouve parfois les sensations de la moto, notamment dans les virages.

Confort parce que les douleurs du cycliste assis, ce sont les poignées, les épaules, les fesses, douleurs qui n'existent plus quand on roule sur ce type de vélo. Et plus on est couché, plus on est confort.

Mon vélo pèse 13 kg et coûte 2000 Euros. Il y a des modèles moins chers (à partir de 1000 Euros) et des plus chers (environ 6000 Euros pour

un vélo caréné). Je fais 10 000 km par an en moyenne.

H V : Vu d'ici, on a l'impression que ce type de vélo est dangereux en ville parce que la position est très basse.

• D'abord, il y a des modèles qui sont quasiment à la hauteur d'un vélo normal, d'autre part j'estime que ma sécurité est accrue car j'ai une vision large et étant moins fatigué, je garde toute ma lucidité. J'ai un rétroviseur. Le seul danger pour moi, ce sont les priorités à droite en ville que je perçois moins bien.

D'autre part, je privilégie les itinéraires calmes et sans aménagements spécifiques pour éviter les axes pollués.

Les vibrations dues au revêtement de la chaussée sont aussi pénibles que sur ton vélo mais sur le mien, elles se répartissent sur tout le corps.

Quant au freinage, j'ai des freins à disque et mes deux pieds. Mon centre de gravité étant très bas, il y a moins de risque de bascule. Si je rencontre une portière de voiture, c'est d'abord mon pédalier qui heurtera puis mes pieds seront en opposition. Du coup, c'est la portière qui pliera.

H V : Pratiques-tu le train-vélo-couché ?

• En TER, sans problèmes, c'est plus difficile en TGV.

Ceux qui écoutent régulièrement France Inter, qui a eu autrefois pour slogan : "La radio de ceux qui ont quelque chose entre les oreilles", ont justement les oreilles qui bourdonnent à l'écoute de certains chroniqueurs et journalistes qui se font les défenseurs à tout crin des grosses voitures qui vont vite...

A F F L I G E A N T

Hélas pour nous, les cyclistes sont le plus souvent considérés par ces individus que sous l'angle d'obstacles mobiles et gênants.

Une récente émission «Le téléphone sonne» a dû affliger plus d'un cycliste...

Il est en effet scandaleux d'entendre un journaliste d'une radio qui se veut de

Asta^gneau niche

qualité, Denis ASTAGNEAU pour ne pas le nommer, pouvoir préférer autant de contrevérités en abusant de sa position de professionnel du micro.

Que dire également de certaines chroniques de Bernard DARNICHE, le vendredi matin. Si parfois elles permettent d'entendre des

informations intéressantes, trop souvent on a l'impression qu'il se fait le relais de l'«Automobile Club de France» dont on connaît bien les prises de position vis à vis des cyclistes...

On pourrait proposer un prix «ASTARNICHE» qui serait attribué chaque année au journaliste qui aurait préféré les plus grandes inepties au sujet des cyclistes.

Qu'en pensez-vous ?

Vincent M

● **4X4** La presse a montré au cours de l'hiver les attaques contre les 4x4 urbains du collectif «Pour le bien-être des 4X4», collectif lillois d'agitateurs de conscience qui s'amusent à décorer de peintures à base de boue et de crottin de cheval (c'est bon pour leurs poils) les carrosseries des fantômes motorisés de nos amis les riches.
● Un membre de la secte a même porté plainte, on lui avait cassé un rétroviseur !
● C'est dur. Yves M

HV : Y-a-t-il des contraintes ?

• Disons qu'en montagne, c'est plus dur car on ne peut se mettre "en danseuse".

HV : Tu es quand même au niveau des pots d'échappement !

• Oui mais je peux me déga-ger plus rapidement des embouteillages et j'évite les axes embouteillés.

Erwan est donc un cycliste-couché convaincu et je dois dire que le vélo-couché a beaucoup d'atouts. Avec un carénage, certains athlètes dépassent allègrement les 100 km/h, le record de vitesse étant de 130,4 km/h (sur 200 m, départ lancé) et le record de l'heure, 84 km/h (à comparer au 56 km/h des champions cyclistes contemporains).

Le seul vrai handicap est le prix d'achat élevé dû au faible marché et donc à des fabrications de petites séries.

De nombreux fabricants existent, citons QUEST, MANGO, WAW, LIMIT, VERSATILE, ALLEWEDER, CAB-BIKE, EIBA, GO-ONE.

● **Vélotaxi : essai**
● **concluant**

Cyclo cité, les vélos taxis "high tech" à Lille



Depuis janvier, des drôles d'engins moitié tricycle d'E.T., moitié dessin de la pub de la Twingo des années nonantes parcourent le centre de Lille. Hybrides fonctionnant au jus de mollet assisté d'électricité «verte», ces Rickshaws modernes proposent une alternative «douce» au taxi pour les courses dans Lille intra-muros.

L'Adav se devait donc de tester ce nouveau moyen de déplacement.

Sur internet : Pulsar-site, usersskynet.liegiets.be.

Propos recueillis par Yves M

Erwan : Lille-Lens en 1 heure

Pour réserver : facile, un petit appel ou un SMS au 06 24 16 08 18 si possible un quart d'heure avant (on peut même réserver sur l'internet). Rendez-vous à 14 heures place de l'opéra pour un mini-circuit découverte en navette « spéciale ». L'accès à bord de l'engin est aussi aisé qu'à l'arrière d'une voiture 2 portes. Ici, ni porte ni ceinture et comme le vélo, le véhicule bénéficie de la climatisation naturelle (les gouttes en moins grâce au toit, transparent, bien utile ce début de samedi après-midi pluvieux).

Confortablement assis à 2 à l'arrière du «cyclo» (c'est comme ça qu'il se nomme), en route pour la balade «touristique». Notre guide-pilote (peut-on l'appeler chauffeur ?) breton de sang mais «lillois de cœur» est incollable sur l'histoire de Lille : la Déesse et les 3 Grâces perchées en haut de l'immeuble de la Voix du Nord n'ont aucun secret pour lui. Voici donc un moyen très sympa et original de (re)découvrir Lille, et finalement assez économique : 10 euros la

demi-heure, 19 euros l'heure pour 2 personnes, le rapport qualité-prix est exceptionnel. Bien sûr, si on veut passer inaperçu, c'est râpé, aussi discret qu'une limousine en plein marché de Wazemmes. Tous les passants se retournent à notre passage malgré le silence du cyclo. Aux yeux du code de la route, le cyclo est considéré comme une bicyclette, ce qui l'autorise à circuler dans les lieux piétonniers - respectant bien sûr la priorité aux bipèdes.

L'étroitesse entre les poteaux des passages protégés de la grand-place nécessite un pilotage hors pair : il n'y a que 2,5 cm de part et d'autre du véhicule ! Petit bémol : une suspension spartiate, raide sur les pavés du Vieux-Lille. (Vivement le jour où madame le maire se mettra à la bicyclette pour prendre conscience que pavés et vélos ne font pas bon ménage...)

Ces cyclos servent aussi pour des petits déplacements, comme un taxi, mais nettement moins chers : un euro la prise en charge plus un euro par personne le kilomètre ! ce qui met la course gare Lille Europe-Grand Place aux alentours de 2 euros !

Avec un tarif aussi bas, on se demande comment ça marche ? En fait, nos cyclo-gérants misent sur les entrées publicitaires : les flancs du cyclo accueillent des panneaux de pub. Vu le design, la visibilité et l'aire de circulation de ces véhicules, l'efficacité de ce nouveau mode d'affichage mobile est garantie. Reste à convaincre les annonceurs. Longue vie aux cyclocités et à leur mode de déplacement doux et convivial.



● Du lundi au samedi de 11h à 19h
● 1 Eur de prise en charge (seul ou à deux)
● + 1 Eur par kilomètre et par personne.
● Carnet de 10 tickets
● Indicatif distance/prx pour une personne :
● Gare Lille Europe > Place de la République : 2 Eur
● Citadelle > Grand place : 3 Eur
● Zénith > Gare Lille Flandres : 2 Eur

Pavés et vélos ne font pas bon ménage

Après le quad, le 4x4 sans toit pour les «gens qui veulent vraiment redécouvrir la nature», la dernière perversion du «mondamoteur» vient de sortir, c'est la pocket-biker ou mini-moto, 49,5cm³, autorisé à la vente - de 150 à 3000 euros- à partir de 8 ans et pouvant atteindre la vitesse de 80 km/h !

CONSTERNANT

Pocket biker

Plus stupide que ça, tu te crashes puisque ce gadget n'a pas le droit de circuler sur les voies ouvertes à la circulation (article R321-4 du Code de la route). On croit rêver ou plutôt cauchemarder quand on en croise sur un trottoir (interdit) ou le soir quand les rues sont désertes et les gendarmes au lit.

On peut supposer que la plupart de ces objets inutiles n'ont pas d'assurance, et on est sûr de leur caractère nuisible et fascinant (je fonce donc dégager !).

Puisqu'ils ont payé, ils sont évidemment dans leur bon droit de consommateurs et fiers de l'être.

D'ailleurs, certains roulent sur des circuits privés en toute légalité.

Par contre, on aimerait entendre les arguments du fonctionnaire du Ministère des Transports ou de l'Equipement qui a autorisé l'importateur ou le fabricant à vendre cette connerie.

Si quelqu'un a des relations, n'hésitez pas à nous en faire part. **YM**

ESPÉRANTO LIGAS l'espéranto crée des liens

Le vélo, un moyen de transport équitable,
l'espéranto, une langue équitable...

C'est vrai, nous n'étions pas très nombreux quand nous avons quitté la MNE à vélo, ce dimanche matin 8 septembre, mais malgré tout, quel plaisir de revoir ou de découvrir les verts paysages des chemins de halage le long de la Deûle et de la Lys, les petits ports de plaisance de Wambrechies, Deûlémont....

Deux heures plus tard, à Ploegsteert, nous retrouvons nos amis belges venus à vélo de Courtrai. Dégustation de boissons de l'antenne locale d'Artisans du Monde, pique-nique, l'ambiance était à la joie et aux discussions en espéranto, français ou néerlandais ...

Après la signature d'actes de jumelage par les clubs d'espéranto de Lille-Villeneuve d'Ascq et de Courtrai, la chorale flamande « *Vamos pra lutar* », chorale qui lutte pour un monde plus solidaire, fut chaleureusement applaudie. La journée se termina par la visite de la réserve naturelle de Ploegsteert.

Si l'on ajoute que le soleil brilla généreusement, on comprendra que la journée fut un succès, même si la date choisie, en pleine « Semaine de la Mobilité », et pendant les journées du patrimoine, n'a pas toujours permis aux cyclistes, impliqués dans d'autres manifestations, de participer.

Catherine Boen



Les vélos peuvent accéder au métro hors heures de pointe



Barcelone sur deux roues

La ville de Barcelone serait-elle en train de se transformer en Amsterdam du Sud ? Déjà, en arrivant dans l'appartement de mes amis, et en voyant un vélo dans l'entrée, ce qui aurait été inimaginable il y a cinq ans, j'ai eu une première surprise.

Ce n'était qu'un début... Après plusieurs années, le cycliste qui débarque à Barcelone ne peut qu'être émerveillé ! Multiplications des pistes cyclables, et multiplication des cyclistes... Sur la « Plaza de Cataluña », dans le centre commercial de la ville, le CycloBus loue des vélos, donne toutes les informations nécessaires, une carte de la ville cyclable... Il n'est pas rare à Barcelone de voir quatre ou cinq vélos pliants, Brompton et autres, en même temps. Les vélos, pliants ou non, peuvent accéder au métro, en

Les larges avenues de la ville, très propices à la création de pistes cyclables en leur centre, et le développement des vélos pliants dans une ville où les appartements ne permettent pas souvent de ranger plusieurs vélos, ont certainement joué un rôle important, même si la volonté politique a été et continue à être décisive.

Selon le site officiel de la ville <http://www.bcn.es/bicicleta>, accessible en anglais ou en espagnol, 30 000 personnes utilisent le vélo comme mode de transport habituel, chiffre inimaginable compte tenu du fait que Barcelone était un désert cycliste il y a quelques années.

Ajoutons que pour ceux qui souhaitent éviter l'avion, les trains Ellipsos permettent, après une nuit en couchette, d'arriver à Barcelone avec un vélo pliant sans problème. **CB**

dehors des heures de pointe et pour attacher son vélo, le cycliste dispose de 3250 arceaux, et même de 300 places sécurisées en sous-sol, nombre qui devrait doubler cette année.

N O U V E L L E

Vol sur vélo

Le ciel est bas, le matin morne. Rentrée tardive de soirée. Cinq heures du mat', elle frissonne. Crissements de pneus, elle détale. Non sans avoir jeté un coup d'œil dans le rétroviseur posé sur le guidon. Il est là, juste derrière. La suit à la trace, ne la perd pas d'une pédale. Elle a franchi le carrefour précédent sans jeter un œil au feu de circulation, il devait être rouge. La bataille sera sans merci. Vite, elle s'engage dans une ruelle perpendiculaire, espérant le perdre dans les dédales de la ville qu'elle connaît comme son ombre. Il la suit toujours, elle sent son souffle à quelques mètres. Elle se retourne, le jauge. Il semble crispé sur son objectif. Brusquement, elle fait demi-tour et lui passe sous le nez, dans l'autre sens. Et s'engage dans un passage qu'elle ne connaît pas. Il ne se laisse pas démonter, la traque toujours. Caramba ! En face, c'est un mur. Voie sans issue. Coincée. Il s'approche, roule à tombeau ouvert, salive d'avance à l'idée de lui mettre un PV spécial cycliste. Franchissement de feu rouge, ça va lui coûter cher. Pas de raison qu'ils échappent à la loi. Au pas, comme les autres ! Pendant ce temps, elle ne pense plus qu'à s'échapper par n'importe quel biais.

Pas le temps de raisonner, elle décolle de la réalité. Prend son élan, redresse la roue avant et s'envole. L'engin traverse le ciel, fend la brume, forme un magnifique arc de cercle par-dessus le mur. Elle sent

la légèreté du mouvement dans sa chair, se laisse aller à rêver. Elle voguerait dans l'azur pour toujours, contemplerait ses semblables d'un œil distant, petits êtres fébriles planqués dans leur bazar à moteur. Boum ! Le vélo a atterri brutalement dans une rue adjacente et son esprit recolle au réel.

Le policier ne l'a pas suivie, il n'avait pas ses super-pouvoirs. Un matou, perché sur la branche d'un arbre, l'observe avec nonchalance, tout en se léchant les babines. Elle s'arrête devant lui, interloquée. Ils se jaugent. La bête semble lui dire : « *Ne te prends pas la grosse tête parce que tu as volé l'espace d'un coup de patte. Je fais moi-même des exploits bien plus extraordinaires, mais personne ne me voit, et je m'en contrefiche* ».

Elle aimerait bien l'attraper, l'impudent animal, lui crever ses pneus-cousinets et exposer sa tête dans le panier accroché à l'avant du vélo, tel un ennemi vaincu. Mais non, on ne s'attaque pas à plus petit que soi. Un court instant, l'idée de faire de même avec la tête du policier l'effleure, elle l'enfouit bien vite au fond de sa sacochette-tête, on ne s'attaque pas à plus faible que soi ! Couvrant le félin de son mépris silencieux, elle repart sur sa monture, regagne son antre pour se plonger dans les bras de Louison Bobet (euh non, Morphée), et faire de vrais rêves de tours de piste qui dureront l'éternité.

Patricia Hanssens

Rejoignez la Caravane Vanne le 28 mai entre Lille et Tournai

Organisée dans le cadre du festival « Wazemmes Accordéon », la désormais traditionnelle Caravane Vanne est à la fois la fête du vélo et celle de l'accordéon.

Cette randonnée d'une trentaine de kilomètres à allure tranquille, avec près de 1000 cyclorandonneurs, est l'occasion d'une sortie familiale emmenée par un cortège burlesque associant le meilleur des énergies festives tournaisiennes et wazemmoises avec la participation de musiciens et de comédiens.

Alors, n'hésitez pas à vous déguiser, vous maquiller, décorer vos vélos, amener vos instruments de musique...



Un départ aura lieu à Lille à 9h, et un autre en parallèle à Tournai à 9h30.

Les deux cortèges se rejoindront vers 11h au poste frontière de Baisieux. Et après une pause joyeuse, tout le monde repart pour Tournai.

Et tout se termine comme dans Astérix avec un banquet / pique-nique musical à 13h.

Judicaël Potonnet

Plus d'infos : Association
Aventure Accordéon
Tél : 03 20 22 12 59
communication@wazemmeslaccordéon.com

Tous à vélo à Faches-Thu

Un groupe d'usagers du vélo s'est récemment constitué à Faches-Thumesnil autour d'une envie d'améliorer la circulation à vélo dans la commune.



Un groupe récemment constitué à Faches-Thumesnil

Adptes du vélo, nous sommes souvent confrontés à des difficultés et à un sentiment d'insécurité sur la route, c'est pourquoi, beaucoup hésitent à se lancer. Les parents n'osent pas laisser partir leurs enfants et leurs ados pourtant très demandeurs

Pourtant, en rassemblant les idées et propositions de tous, il serait possible d'améliorer la sécurité des cyclistes et de promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacements à Faches-Thumesnil et aux alentours.

C'est pourquoi, notre groupe s'est rapproché de l'ADAV.

Nous partageons avec elle le même souci : la création d'un réseau cyclable global et cohérent sur la métropole lilloise.

Des projets fleurissent chez nos voisins : bandes et pistes cyclables, couloirs bus/vélo, contresens cyclables, trottoirs «mixtes»,... Mais hélas, à Faches-Thumesnil, aucune infrastructure de ce genre n'a vu le jour.

Nous sommes bien en retard !

Pour que nos enfants puissent rouler en toute sécurité vers l'école, le collège, la salle de sport, la médiathèque, pour que nous adultes puissions rejoindre Lille et les communes limi-

trophes par un réseau cyclable sûr et adapté, nous souhaitons un engagement de notre municipalité qui favorise l'usage des vélos dans la cité.

Si vous aussi, vous souhaitez que Faches-Thumesnil soit une ville plus propre et plus conviviale, si vous pensez que le vélo permet de gagner du temps et de l'argent, si vous désirez améliorer votre santé par un exercice physique régulier, alors vous pouvez nous contacter.

veloft@hotmail.fr
Tél : 03 20 95 30 66

Quelques nouvelles de Loos

Les premières décisions ont été prises suite au Groupe Travail Vélo de novembre 2005 : implantations d'arceaux antivol selon la liste proposée par l'ADAV (programme d'implantation à définir, selon le budget) et mise en contresens cyclable des rues Mirabeau et Brossolette. Malheureusement, il n'y a pour l'instant aucune date définie pour le prochain GTV. En attendant nous allons prendre contact avec le CHRU pour réclamer la mise en place d'arceaux qui font bien défaut sur ce site ...

Pascal Coquerelle,
correspondant local à Loos

BROC'A VELOS

En vue de la désormais traditionnelle Broc' à vélos qui se tiendra le samedi 3 juin à Wazemmes, les bonnes volontés sont appelées à se faire entendre.

Leurs missions, dès maintenant : inviter les vendeurs de vélos à s'inscrire dès que possible, diffuser les tracts et affiches... Les autres bonnes idées sont les bienvenues.

Leurs missions, pour le jour J : installer le matériel, accueillir

vendeurs et acheteurs, participer à l'atelier d'aide à l'entretien et aux petites réparations de son vélo, préparer une société sans voiture (?), puis aider à l'évacuation de la place pour permettre à tous de se préparer pour la Véloration des Jardins, dont le rendez-vous est à 14 heures Grand Place !

Elise Défossez
pour l'équipe d'organisation

Les articles pour le prochain Heurovélo (n°52) doivent nous parvenir avant 25 août 2006

Total respect aux auteurs de ce numéro 51 pour leur ponctualité



Une fois le désir comblé, une sorte de légèreté vous envahit. Cette légèreté, c'est peut-être ça, l'âme heureuse.

André Major
(envoyé par Joseph Saïdah)

ADAV
www.droitauvelo.org
Samedi 3 juin 2006
De 9h00 à 13h00
(8h30 pour les vendeurs)
Rue Gambetta
Marché de Wazemmes
à Lille
Entrée libre
Broc'à VELO
Vente et achat
de vélos d'occasion
Atelier petites réparations
Marquage contre le vol
Animations festives et variées...
Inscription obligatoire
pour les vendeurs
au 03 20 86 17 25
www.droitauvelo.org



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

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> J'adhère à l'ADAV et recevrai le journal "l'heurO vélo" | voir le journal "l'heurOvélo" 8 euros |
| <input type="checkbox"/> Adhésion individuelle 14 euros | <input type="checkbox"/> Je souhaite participer aux activités de l'ADAV (précisez éventuellement) |
| <input type="checkbox"/> Adhésion chômeur ou étudiant 8 euros | |
| <input type="checkbox"/> Adhésion couple 25 euros | <input type="checkbox"/> Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de _____ euros à l'ordre de l'ADAV. |
| <input type="checkbox"/> Adhésion famille 25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros ; 5 personnes = 28 euros) | |
| <input type="checkbox"/> Membre de soutien 25 euros | Reçu et carte d'adhérent sont envoyés systématiquement. |
| <input type="checkbox"/> Association 25 euros | |
| <input type="checkbox"/> Je n'adhère pas mais je souhaite rece- | |

Prénom : _____
Nom : _____
Adresse : _____
Code postal : _____ Ville : _____
Profession : _____
Téléphone : _____
Courriel : _____ @ _____
Date de naissance : ____ / ____ / ____

RECTIFICATIF
Doyen de l'ADAV
Nous vous avons indiqué dans le numéro précédent que notre plus vieil adhérent était Gérard HOCHIN. Et bien non, c'est monsieur Henry MOTTEZ de Lille, né en 1921 qui se trouve être le doyen de l'ADAV. Ce qui confirme bien que le vélo, ça conserve !

L'Assemblée Générale 2006 de l'ADAV s'est déroulée samedi 21 janvier à la Maison de la Nature et de l'Environnement à Lille.

En première partie, notre association a eu le plaisir d'accueillir Luc Coveliers, membre du GRACQ-les cyclistes quotidiens, la prestigieuse association wallonne de défense et de promotion du vélo, venu nous parler du nouveau «code de la rue» en vigueur en Belgique depuis 2004, de la philosophie qui a présidé à son élaboration (meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers, droit à la sécurité, obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible), et de ses conséquences pour l'aménagement de la voirie urbaine, notamment pour les cyclistes (la mesure la plus spectaculaire étant la généralisation des contresens cyclables, nommés SUL (*sens uniques limités*) en Belgique, qui deviennent la règle au lieu d'être l'exception : à méditer chez nous...)

La soixantaine d'adhérents présents était ensuite invitée à assister au diaporama réalisé et présenté par Fanny à

partir des photos prises par les uns et les autres sur le thème proposé, à savoir *Cyclistes et piétons, conflit ou courtoisie* ? Agrémentée d'une légende drôle ou piquante, chaque photo illustre une situation de conflit (réel ou éventuel) entre un cycliste et un ou plusieurs piétons, conflit pouvant être provoqué aussi bien par l'absence que par la présence d'un aménagement de voirie. Les réactions ont été nombreuses, et l'avis général était que notre absence de carrosserie permettait dans l'immense majorité des cas une communication directe à même de résoudre les petits problèmes de cohabitation, au besoin par un sourire.

Après la lecture et l'adoption des rapports moral et financier et l'élection de nouveaux membres du conseil d'administration, les discussions continuaient d'aller bon train autour du pot et de la galette des rois offerts aux participants..

AG 2006

Le nouveau conseil d'administration de l'ADAV se compose de :

Benoît COUSIN, Président
Véronique FAFEUR, Vice-Présidente en charge des relations avec les salariés
Jean DEWAVRIN, Vice-Président en charge des relations avec les adhérents
Etienne FOREST, Trésorier
Françoise COLIN Trésorière adjointe
Philippe DELRUE, Secrétaire
Raymond BODART
Jean-Baptiste BOULENGE
Jean-François CHARVET
Raymond CROSETTI
Elise DÉFOSSEZ
Olivier DUTEL
Hervé DUVAL
Elisabeth GRUMIAUX
Frédéric HÉRAN

Bilan de l'année 2005

(Extraits du rapport moral)

Le nombre d'adhérents continue à progresser : l'année 2005 s'est achevée avec 681 membres à jour de cotisation, soit une augmentation de près de 10% par rapport à 2004.

L'ADAV a poursuivi ses partenariats avec LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine) et avec les communes de Lille et Tourcoing. L'année 2005 a été marquée par la signature d'une nouvelle convention avec le Conseil Général du Nord, et par une prise de contact avec la ville d'Arras (conformément au souhait émis de voir l'ADAV « essaimer » en dehors de l'agglomération lilloise), renforçant l'engagement de l'association dans une démarche de concertation. Nous ne renonçons pas pour autant à notre liberté de parole ou de manifestation, en témoignent par exemple la pétition à l'adresse de la Ville de Lille déplorant la timidité des réalisations prévues, ou notre insistance à obtenir à Roubaix l'intégration des cyclistes dans le projet de ligne de bus « à haut niveau de service » qui doit relier l'Eurotéléport à Wattrelos.

Les qualités d'expertise de l'ADAV sont maintenant reconnues : pour preuve, l'invitation qui lui a été faite de coanimer l'atelier sur les contresens cyclables lors du dernier congrès du Club des Villes Cyclables à Lille.

Promotion et information

Parallèlement, l'ADAV s'est aussi engagée à mettre en œuvre des actions de promotion et d'information. Le dépliant «*Le bon sens des contresens*» réalisé en 2004, imprimé à 50000 exemplaires et largement diffusé, a rencontré un grand succès : il a été racheté en 2005 par la FUBicy pour une diffusion nationale.

En 2005, l'ADAV a réalisé dans le même esprit une plaquette «*A l'école à vélo*» destinée à sensibiliser les parents d'élèves et le person-

nel éducatif aux avantages du ramassage scolaire à vélo. Ce document, financé grâce au PDSR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) a été imprimé à 5000 exemplaires.

Vélobus et pédibus

Le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais avait attribué en 2004 à l'ADAV une subvention, consacrée à la mise en œuvre de Plans de Déplacements Scolaires (PDS) dans les écoles et les collèges. Cette première mission a notamment débouché au printemps 2005 sur la mise en place de *Vélobus* et de *Pédibus* dans deux écoles.

De mai à septembre, des balades thématiques à vélo dans Lille, Tourcoing et Ville-neuve d'Ascq ont été organisées en collaboration avec les Offices de Tourisme.

La subvention obtenue en

2004 de la Caisse d'Épargne de Flandre a permis, par l'achat de vélos *Monopousseur*, la mise en place en 2005 d'actions à destination des personnes à mobilité réduite.

Les deux *Broc' à Vélo* organisées en juin à Wazemmes et en octobre Place des Buisseries à Lille ont rencontré un grand succès.

En septembre dernier ont été mis en place les «*Ateliers d'aide à l'entretien et aux petites réparations de son vélo*». Aidé par des adhérents et des sympathisants de l'ADAV, le bénéficiaire ne vient pas pour faire réparer son vélo, mais pour *apprendre* à s'en occuper. Ces ateliers se déroulent à la MNE le premier samedi matin de chaque mois et leur succès va grandissant.

Le site

www.droitauvelo.org créé en 2004 s'est considérablement étoffé en 2005 ; il est mieux référencé et sa fréquentation a été multipliée par cinq ; en complément de *L'Heurovélo* et mieux adapté à l'actualité immédiate, nous souhaitons qu'il soit à la fois un lieu d'information et d'échange.

Loisirs motorisés dans les espaces naturels

Brève :

Dynamique !

La pénétration de nos espaces naturels par les pratiquants de loisirs motorisés s'intensifie d'un bout à l'autre du territoire.

Cette invasion et l'incivisme dont elle procède suscitent légitimement un mécontentement grandissant, voire de dangereuses exaspérations.

A telle enseigne que la Ministre de l'Écologie et du Développement durable, Nelly Olin, a jugé nécessaire de rappeler la loi et d'appeler les Services de l'État à plus de vigilance. Il n'en fallait pas davantage pour que le lobby des loisirs motorisés - pratiquants et marchands réunis - monte au créneau et se mette en devoir d'obtenir

l'abrogation de la «circulaire Olin».

Le moment est venu, pour notre «majorité silencieuse», de faire entendre sa voix. Dans un temps record, la quasi-totalité des organisations opposées au développement des activités de loisirs motorisés dans les espaces naturels viennent de se regrouper pour lancer une pétition nationale destinée à une très large diffusion : pétition par laquelle ces organisations entendent témoigner sur ce point leur soutien au

Ministère de l'Écologie et du Développement durable, et affirme leur exigence partagée d'une stricte application de la loi du 3 janvier 1991.

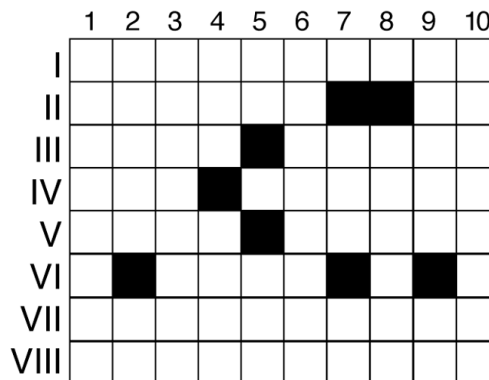
Lors du Conseil d'Administration du 1er mars, l'ADAV a décidé de s'associer à ce mouvement en appelant ses adhérents et sympathisants à se rendre sur le site Internet : <http://petition.stmedd.free.fr> et à signer et faire signer en nombre la pétition proposée, qui avait, au 12 avril 2006, déjà recueilli plus de 100 000 signatures.

Comme l'ont montré les débats lors du dernier Congrès du Club des Villes Cyclables qui s'est déroulé à Lille en octobre dernier, le climat actuel semble de plus en plus favorable au développement du vélo urbain : de nombreuses communes, agglomérations, départements ont compris les bénéfices qu'ils pourraient tirer d'une autre politique des transports en termes de sécurité, de qualité de vie et d'aménagement du territoire ; cette prise de conscience locale tarde cependant à se développer en une « stratégie nationale vélo », selon le vœu des congressistes, - à quand un «code de la rue », suivant l'exemple belge, dans notre pays ? A l'échelle de notre région, l'ADAV, de mieux en mieux connue, respectée, écoutée et sollicitée..., portée par l'exigence et l'impatience de ses adhérents, se réjouit de pouvoir dans l'avenir être un des fers de lance de cette nouvelle stratégie.

Benoît COUSIN



Mots croisés

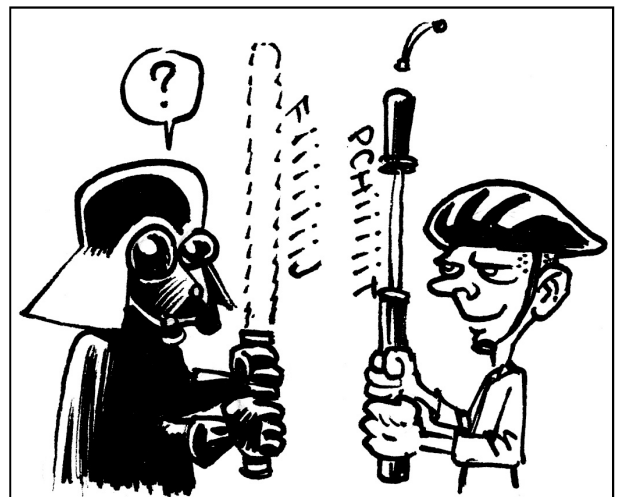


Horizontalement :

- I. Rendez-vous premier samedi du mois.-
- II. Hissât. Fleuve.-
- III. Bien attaché. Gonfler.-
- IV. Une forme d'avoir. Blanc sur rouge, rien ne bouge... -
- V. Bien mal respecté ici, et par certains cyclistes... Crevai.-
- VI. Gros fainéant.-
- VII. Tournait autour du pot.-
- VIII. C'est le printemps à vélo qu'on vous souhaite.

Verticalement :

1. Pour nous, c'est en ville et en vitesse.-
2. Belle antilope. Pronom.-
3. C'est vous ! -
4. Pas comme vos roues, j'espère !
Préfixe essentiel.-
5. Vieux soleil. Des têtes qui relèvent.-
6. Espèce de flotteur.-
7. Usine à gags. Vieille distance.-
8. Essence parfumée.-
9. Unique chez Beethoven. Pronom.-
10. Pas forcément lilloise.



● Pour se déplacer, l'automobiliste a besoin d'une voiture. Généralement, il aspire à posséder son propre véhicule. Ce n'est pas pour rien que la voiture est le deuxième secteur de dépense des français. Cette aspiration est donc très matérialiste.

● Pour se déplacer, vu le caractère économique du vélo, le cycliste a surtout besoin, outre de la respiration, d'inspiration. Il lui faut déterminer son trajet (les itinéraires fléchés et sans détours pour les cyclistes sont plutôt rares !) Il lui faut également trouver la motivation pour circuler parfois à travers un flot de véhicules à moteur dégageant des gaz nauséabonds. Cette inspiration qui le pousse à faire du vélo (ce n'est pas désagréable d'être poussé quand on fait du vélo du moment que la chose qui vous pousse ne soit pas le pare-chocs d'un automobiliste distrait) est le moteur (fonctionnant sans pétrole), la génératrice d'une force qui vous mène à l'action. Le besoin est donc très dynamique (On fait du vélo, pas de la voiture !). Il a été constaté que, généralement, les salariés venant en vélo étaient plus dynamiques que ceux venant en auto. Attention, ne passez pas du côté obscur de la force !

Le dark vador de l'ADAV

Divergence avec l'automobile Club

Le projet de péage de l'autoroute A25 (Lille-Dunkerque) divise – comme c'est étrange – la rédaction de l'Automobile Club Info, et celle de l'heurOvélo.

Voici ci-dessous un article paru dans « Automobile Club Infos » :

Coup de gueule :

Le projet de péage de l'autoroute A25 (Lille-Dunkerque) : inadmissible !

Cette autoroute qui relie Lille à Dunkerque et qui permet également la desserte de nombreuses villes de la région est un axe essentiel. Elle a été financée, il y a plus de vingt ans, par les Pouvoirs Publics, c'est-à-dire nos impôts. Lors de sa construction et de sa mise en service, les élus de l'époque ont souhaité et se sont battus dans ce sens pour qu'elle soit entièrement gratuite pour les usagers. Elle le

fut. Ils ont considéré qu'il était anormal non seulement de faire payer des populations à revenus modestes, très importantes dans la région, mais aussi de la faire payer une deuxième fois par le biais d'un péage.

Ce souhait ne concernait d'ailleurs pas seulement l'A25 mais d'autres axes tels que l'A1 jusqu'à la limite de notre territoire régional.

Cette décision fut d'ailleurs maintenue par les présidents régionaux successifs partant du principe que cela participait – et participe encore – à la continuité territoriale de Nord-Pas de Calais.

Dans cette affaire, l'Etat n'a pas joué son rôle de gestionnaire en laissant aller

l'entretien de cet axe. Preuve en est la scandaleuse détérioration qui a amené les autorités à la mettre à 110 km/h pour pallier ce manque, en arguant notamment de la sécurité. Et pourquoi pas dans ce cas, ne pas l'avoir mise à 50 km/h ou avoir interdit certains tronçons jugés très dangereux ?

Cela étant, nous devrions repayer à chaque passage une autoroute financée par nos impôts et dont la réparation (qui n'est toujours pas terminée) aurait du être effectuée il y a au moins dix ans !

L'Automobile-Club avait d'ailleurs posé la question en 1996 aux responsables de la DDE qui nous avaient répondu que le budget de réfection était programmé pour 2000 !

Mettre un péage pour emprunter l'A25 serait une aberration car cela irait à l'encontre du développement économique de la région. Par cette nouvelle taxe (comme si les automobilistes n'en payaient pas assez !) tout le monde serait pénalisé : habitants, artisans, entrepreneurs, transporteurs... qui font vivre la région.

Ceux qui ont imaginé un tel projet se rendent-ils compte qu'il y a un très grand brassage de populations – essentiellement modestes – entre nos villes ; l'A25 est plus une sorte de voie rapide, plutôt qu'une grande autoroute inter-régionale.

Si par malheur elle devenait payante, il est certain que les milliers d'automobilistes qui l'empruntent chaque jour dans les deux sens se reporteraient sur les routes départementales et traverseraient de nombreuses communes, créant ainsi d'énormes bouchons ; ces routes et ces rues ne sont pas conçues pour absorber un tel trafic. Et qui paye ces axes ? Les collectivités locales, c'est à dire nous. Cela ne ferait que détériorer et aug-

menter les budgets d'entretien, chose qui nous semble impossible dans l'état actuel des finances. D'où le déplacement du problème.

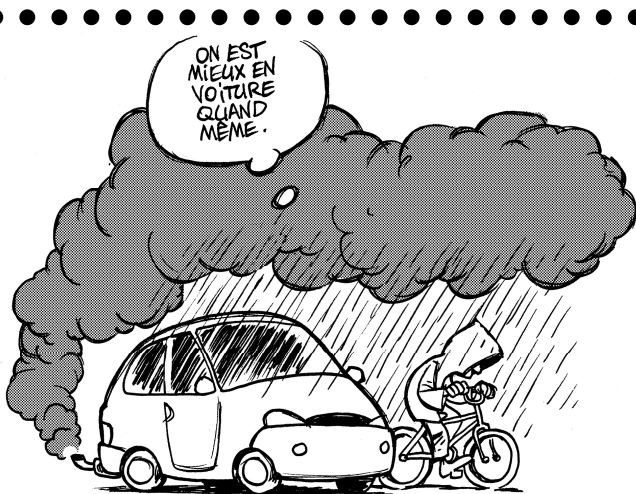
D'autre part, les chiffres sont là pour le dire : il y a beaucoup moins d'accidents sur les autoroutes que sur les départementales ou en ville. Alors que l'objectif national clairement annoncé, est tout à fait logique : faire baisser le chiffre de morts et de blessés. Cet inévitable report irait à l'encontre du but recherché.

J'appréhende la réaction des habitants de notre région. Nous n'avons jamais incité les automobilistes à manifester en bloquant les voies, à l'instar des transporteurs routiers ou des motards ; mais là nous nous poserons des questions si un tel projet voyait le jour.

L'Automobile Club est prêt à se battre pour conserver la gratuité de l'A25.

*Marc Janseau,
Président*

Cet article me paraît très trompeur, il indique que cette autoroute a été financée par les Pouvoirs Publics il y a plus de vingt ans. Mais, sauf erreur de ma part, la quasi-totalité des autoroutes construites à l'époque et auparavant ont été financées par les Pouvoirs Publics et néanmoins équipées de péage. Par la suite, le président de l'Automobile-Club pour défendre la gratuité des autoroutes s'appuie sur les populations aux revenus modestes. Toutes les populations modestes ? Non, il omet de se préoccuper des plus pauvres, celles qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture et de payer les dépenses consécutives à son utilisation (assurance, carburant, etc.) et qui, ne pouvant pas profiter de cet aménagement, doivent se tourner vers les transports en commun. Des transports en commun qui ne risquent pas de se développer puisque il est possi-



Bouleversement

Le bouleversement climatique n'entraînera pas de bouleversement des mentalités chez les automobilistes. En effet, les conséquences du réchauffement climatique sont encore incertaines, il se peut que certaines régions du globe deviennent un peu plus froides et d'autres beaucoup plus chaudes mais quelles que soient les évolutions, l'automobiliste ne changera pas de mode de transport. S'il fait plus froid ou s'il pleut davantage, il désireira rester dans sa voiture parce qu'il y est à l'abri des intempéries. S'il fait plus chaud, il préférera continuer à utiliser sa voiture équipée de la climatisation. Et si, localement, rien ne change, pourquoi changer de mode de transport ? En conséquence, j'adresse mes sincères condoléances (pour le décès de leur enfants) aux parents des générations futures qui hériteront de la planète Terre.

Jean Dewavrin

ble d'emprunter gratuitement l'autoroute. Pourquoi les emprunter puisque tout est fait (pour l'instant) pour que l'on se déplace en voiture ? Il reproche ensuite à l'Etat de ne pas jouer son rôle de gestionnaire dans l'entretien de cet axe. Sauf erreur de ma part, ce sont une partie des sommes perçues avec les péages qui permettent l'entretien des voies. Le restant étant destiné à financer la création d'autoroutes ou les éventuels actionnaires des sociétés d'autoroutes.

Pourtant, une très bonne idée émane de cet article, abaisser la vitesse maximale autorisée, pour au moins quatre raisons :

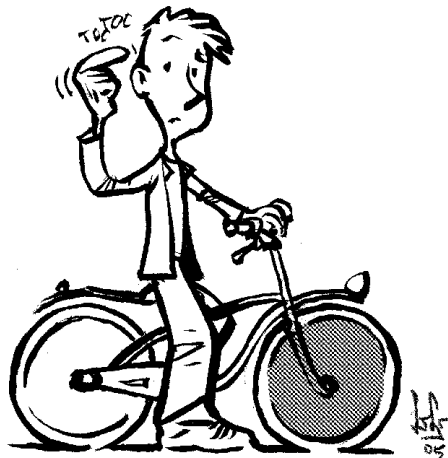
La vitesse coûte cher : en 1980, on estimait qu'une voiture qui consommait 8 litres aux 100 km à vitesse stabilisée de 90 km/h consommait environ 12 litres à 130 km/h.

le bruit généré par la circulation diminue avec la vitesse.

La gravité des accidents dépend de la vitesse. Même si il y a moins d'accidents sur les autoroutes, diminuer leurs conséquences me semble être une très bonne initiative.

Diminuer les « performances » de la voiture sur autoroute rend les autres modes de transports plus attractifs. Limiter la vitesse à 50 km/h comme le propose l'auteur

de l'article me paraît un peu audacieux mais aurait le mérite d'inciter les automobilistes désirant se rendre rapidement en un lieu éloigné à utiliser le train ! (à condition également de



limiter la vitesse sur les autres routes). Les animaux sauvages traversant ces axes auraient plus de chance de survie lors de la traversée de ces axes. De plus, cela permettrait de diminuer considérablement l'implantation de panneaux de limitations de vitesse : 50 km/h sur autoroutes, 50 km/h sur routes, 50 km/h en ville, seules les zones 30 devraient encore être signalées). Pour réduire les phénomènes de coupures actuellement générés par les autoroutes, on pourrait installer des ralentisseurs afin de rétablir la traversée des piétons et autre usagers vulnérables. Ce qui

serait faisable sur autoroute serait également réalisable sur les autres routes. Je pense à toi, Jean-pierre Verhille et ton combat pour le franchissement de la RN 41. Il serait même possible que cette mesure puisse profiter, notamment sur les grandes distances, au transport de marchandises par rail

Autre idée avancée : cela nuirait au développement économique. Marie-Christine Blandin, Ancienne présidente de la région Nord - Pas de Calais, avait posé la question suivante :

« Pourquoi y a-t-il tant de chômeurs dans le Nord alors qu'elle est une des régions les mieux équipées en infrastructures autoroutières de surcroît gratuites ? ». A ce jour, personne ne lui a encore répondu.

Et cet argument douteux : pour ne pas payer le péage, les automobilistes vont utiliser le réseau secondaire préférant ainsi rencontrer d'énormes bouchons et perdre quotidiennement du temps et voir leur consommation de carburant augmentée (un véhicule coincé dans un embouteillage consomme).

Aussi cette idée surprenante : pour manifester

leur mécontentement devant l'éventuelle mise en place d'un péage, l'Automobile Club envisage de bloquer les voies. Mais en procédant ainsi, il risque de mécontenter essentiellement ... des automobilistes ! Comme s'il n'y avait pas assez de bouchons !

En conclusion, le slogan de l'Automobile-club ne serait plus « Roule en voiture ou je t'écrase. » (L'Heurovélo N° 32 p6) ni « Plus je pollue l'environnement, plus mes enfants vont être heureux. » (L'Heurovélo N° 37 p3) mais plutôt « Laissez nous (les riches) détruire la planète au moindre coût. »

Jean D.

LE COIN DES ENFANTS

Mini Sudoku

V			
		E	
			L
		O	

Remplis le carré avec les lettres V, E, L et O.

Chacune de ces lettres doit apparaître une seule fois sur chaque ligne, sur chaque colonne et dans chacun des quatre petits carrés.

B.C.

Lors de reportages télévisés ou radiophoniques, il arrive que des usagers de la route se plaignent de l'implantation des radars et des mesures répressives prises par le gouvernement pour lutter contre le non-respect du code de la route. Ces protestations me laissent pantois. Et surtout, comment se fait-il qu'il n'y ait pas encore eu un homme politique capable d'expliquer que, à de rares exceptions près (cas de véhicules circulant avec de fausses plaques d'immatriculation), les conducteurs respectueux du code de la route ne risquent pas de se faire verbaliser. Il est donc anormal que les automobilistes protestent contre les radars puisque les radars ne flashent que les véhicules

Un peu de bon sens et beaucoup de courage !

qui ne respectent pas la loi. Dans un tout autre domaine, un contribuable qui a omis (sciemment ou non) de déclarer des revenus s'expose à une sanction et personne ne s'en offusque. Alors, pourquoi cela devrait-il être différent sur la route ? Pour moi, l'usage du radar a permis de faire baisser le nombre de morts et de blessés sur les routes. Super ! de collecter un impôt **volontaire**. Génial !

Quand la diminution du nombre de victimes sur les routes sera réellement une priorité, les radars fixes ne seront même plus signa-

lés, et le recours au radar mobile bien plus efficace sera encore plus fréquent. Comme l'avait proposé le professeur Got, les tickets de péage seront utilisés pour détecter les véhicules n'ayant pas respecté les limitations de vitesse.

Le signalement de ces radars et celui des « zones » de contrôles de vitesses prévues sont des aberrations qui montrent bien que les politiques craignent plus de mécontenter les automobilistes avides de vitesse que de porter (par manque de volonté) une responsabilité indirecte de l'hécatombe que l'on constate chaque année sur les routes de France.

Jean D.

Nouvelle

Eddy

C'est Camille, un copain amateur de randonnées à vélo qui m'a parlé de ces évènements improbables. Il était, il y a pas mal d'années, membre de l'amicale cyclo-touristique de Villeneuve-Saint-Georges. Des randonnées étaient organisées, des rallyes, parfois même des courses, jusqu'à ce dimanche de mai 1994 où Eddy, au cours d'une balade, s'arrêta en haut d'une côte, posa son vélo contre un arbre et s'assit sur l'herbe.

Eddy était un cinquantenaire jovial, membre très actif de l'association depuis trente ans. En haut de sa côte, assis à côté de son vélo, il semblait en pleine extase. Sans un mot, il regardait la route. Des randonneurs s'arrêtèrent, lui demandèrent ce qu'il avait, s'il avait mal quelque part mais lui, gardait le silence avec toujours ce même sourire idiot. Mon copain était là. Certains parlaient déjà de prévenir le SAMU, les pompiers... Mais Eddy, à ce moment, se mit à parler, à enseigner, plutôt. Cela dura des heures. Certains furent convaincus, touchés par la grâce, d'autres pensèrent qu'il aurait du mettre son casque, au moins un chapeau, que le soleil tapait vraiment dur cet après-midi là. Il y en avait quelques-uns qui reniflaient sa gourde, à la recherche d'un toxique quelconque, pastis ou autres. Son discours incohérent pour les uns, transcendant pour d'autres, étonnait, en tous cas. Quelques jours plus tard, Eddy, le « Cycliste-devenu-Bouddha », créa l'Église du « Grand-Bi Univers-selle » Son enseignement reposait essentiellement sur le fait que les parties d'une bicyclette figuraient la structure parfaite d'une église puis d'une société céleste idéale. Le guidon : c'est le guide abstrait, aveugle et docile sur le cheminement de la grande randonnée. Les roues : ce sont à la fois les pièces qui soutiennent l'ensemble, le socle mobile, fuyant, et celles qui permettent par leur rotation, de rester droit, dans l'axe du centre de la terre. La fourche : elle assure le lien entre le guide aveugle et l'éternel retour, entre la destinée et le matérialisme. Le cadre : c'est la structure et permet la cohésion du tout, l'élément qui relie entre elles les parties « actives » de l'ensemble, y compris le pédalier qui assure la transmission de l'énergie et enfin, la raison d'être du vélo : la selle, l'écrin. De plus, la randonnée, le cheminement dans différents paysages, l'effort soutenu et régulier sont le sens même de la méditation. Les cyclistes sont des moines, des bonzes modestes qui se sous-estiment. Faire le « Paris-Roubaix » ou marcher sur l'eau relèvent de la même expérience spirituelle. Certains, une petite dizaine, choisirent de fonder avec Eddy, « l'Église du Grand-Bi Univers-selle » D'autres, dont mon copain, comprenant qu' Eddy avait définitivement pétié un câble surent qu'ils devaient se chercher un autre club pour pouvoir continuer à faire leurs petites balades tranquilles du dimanche à vélo, sans tout ce fatras mystico-cycliste. Ce récit me parut tellement invraisemblable, inouï, que je suppliais Camille de me donner l'adresse de cette « Église » D'autant plus qu'il me dit que cette secte avait fusionné avec une autre, après le décès d'Eddy en 1997. Cette « Église », « l'Église de Gigi l'Amoroso », était l'ancien fan-club de Dalida de Joinville-le-Pont !

Non ! ... Ça ne peut pas exister un truc pareil ! ... Si.

Je devais absolument aller voir ça. Une jeune femme me reçoit dans un petit appartement de la rue Alfred Gillet à Bonneuil-sur-Marne. Elle porte un cuissard ocre rouge et une épaisse perruque blonde. Il règne dans l'appartement une sorte de recueillement silencieux. Elle me conduit dans une pièce où m'attend un homme d'une trentaine d'années. Il est assis dans un fauteuil en plastique, derrière une table transparente. Lui aussi porte un cuissard de la même couleur. Il a sur la tête, un casque de cycliste bleu vif, d'où dépassent des cheveux sans doute d'une perruque identique à celle que portait la fille qui m'a reçu. Les yeux fermés, il semble méditer.

Bon, allez ça suffit là, j'arrête. Elle est vraiment trop allumée cette histoire. Oui, je sais, c'est amusant ce truc de disciple habillé en cycliste avec une perruque blonde. Mais ça va cinq minutes ! C'est trop outrancier, trop n'importe quoi ! Je vais me la faire plutôt « Église de scientologie fauchée » cette description.

Donc, une jeune femme me reçoit dans un petit appartement de la rue Alfred Gillet à Bonneuil-sur-Marne. Elle porte un tailleur sombre, très strict. Les seuls signes ostentatoires, très discrets, sont un badge à l'effigie d'Eddy, un autre à celle de Gilbert (le « Cycliste-devenu-Bouddha » et « Frère Zoum-Zoum-Zoum ») sur fond d'arrivée de course cycliste et une broche dorée représentant un grand Bi. Il règne dans l'appartement une sorte de silence recueilli, de recueillement silencieux. Elle me conduit dans une pièce où m'attend un homme d'une trentaine d'années. « Je vous présente frère Amor-Amor-Amor, Grand Maître de Draisienné du troisième Braquet ». Elle met la main à plat sous son oreille gauche et dit « Parolé-Parolé-Parolé, frère Amor-Amor-Amor. Je vous amène ce monsieur intéressé par notre église. » Il pose sa main de la même façon et dit : « Parolé-Parolé-Parolé et merci sœur Itsi-bitsi-petit-bikini ». Il est assis dans un fauteuil de résine, derrière une table transparente. Habillé tout en noir et les yeux fermés, il retourne dans sa méditation (ou son calcul mental)

Ben voilà, ça va mieux comme ça. C'est encore assez largement grotesque mais avec une histoire pareille, c'est difficile d'être sérieux.

Il relève enfin la tête après une bonne demi-heure. Je lui explique que je suis en recherche et que toute expérience spirituelle m'intéresse. Il me sourit avec l'air de sérénité de l'emploi. Il me rappelle que « l'Église du Grand-Bi Univers-selle » est devenue « l'Église du Grand-Bam-Bi-no Univers-selle/Univers-Celle » après sa fusion avec « l'Église de Gigi l'Amoroso » Il m'explique que j'arrive à un moment clé de la vie de l'Église. La conjonction astrale indique que le moment est venu. Celui de découvrir l'enfant, la réincarnation du « Dérailleur Lama » (Eddy) ou du « Dalida Lama » (c'est son autre nom, Dalida étant à la fois l'épouse céleste et un avatar d'Eddy) La méthode utilisée est de mettre en contact des enfants déjà sélectionnés avec des objets familiers ayant appartenu soit à Eddy, soit à Dalida. Le/la réincarné/e est sensé/e reconnaître des objets lui ayant appartenu dans sa vie antérieure, c'est à dire, 1° un mouchoir jeté par la diva à son public, 2° un body d'enfant porté par Eddy, le « Cycliste-devenu-Bouddha » quand il était petit. Ces objets, le mouchoir et le body, sont mêlés à d'autres objets. Une voiture de pompier, deux ou trois Game-Boy, des barbies, une couverture molletonnée, un GI Jo. Trois enfants

Nouvelle

sont là, deux garçons et une fille. Tous les membres de l'Église (8) sont présents également.

Frère Zoom-Zoom-Zoom, un homme vigoureux de soixante cinq ans, fondateur avec son épouse, de « l'Église de Gigi L'amoroso » est celui qui a transcrit la Loi de Eddy, celui qui l'a consignée dans de saintes écritures, le prophète et l'initiateur. Il est parti faire le tour du monde en ascète, à bicyclette et avec la caisse de l'Église depuis maintenant plus de quatre ans.

Un chant dont le texte a été révélé, par une vision, à frère Zoom-Zoom-Zoom, est entonné en chœur. La musique est difficilement identifiable. Ces gens ne chantent pas vraiment juste et leur extase n'arrange rien. Allez, un, deux... un, deux, trois, quatre ! ... (pour les paroles, voir « le livre de Eddy »)

Frère Zoom-Zoom-Zoom, Gilbert, donc, est un monsieur rondouillard, toujours prêt à rigoler. Il est marié avec Agnès, la sœur de Eddy. Celle-ci adorait Dalida et, Gilbert et elle, ont créé, pour occuper leur pré-retraite puis leur retraite, un Fan-club de Dalida à Joinville-le-Pont. Gilbert qui se sentait encore très vert et bien installé

dans sa petite soixantaine, espérait aussi pouvoir y faire des rencontres. Ils étaient 11 en 1990, 14 en 1991 mais seulement 5 en 1994. Peu de temps après la révélation de Eddy, Gilbert prétendit qu'il avait eu, lui aussi, des visions. Agnès aussi, mais elle était déjà sous neuroleptiques. Il y a des chances pour que les « révélations » de Gilbert soient un peu influencées par le relatif succès rencontré par Eddy et son culte du vélo. Il semblerait que Gilbert ait trouvé la place de gourou très à son goût. Gilbert s'est attribué la garde des pratiques et des rites de cette nouvelle Église devenue nécessaire au culte qui s'imposait de lui-même pour Dalida et qu'un simple « Fan-club » ne pouvait pas assurer. En novembre 1994, il a donc créé « l'Église de Gigi l'Amoroso » (ex-Fan-club de Dalida, donc, de Joinville-le-Pont) avec Agnès, son épouse, pas encore « retirée ». A ce moment, « l'Église de Gigi l'Amoroso » a pu toucher plus de fidèles, attirés par le côté ésotérique pas compliqué et new age/branchouille du machin, des jeunes femmes aussi. Gilbert, à cette époque, s'est vraiment bien amusé. C'est lui le rapporteur par écrit des visions et vérités révélées. Étant le beau-frère de Eddy, le « Cycliste-devenu-Bouddha », c'est lui qui a œuvré pour la réunification de « l'Église de Gigi l'Amoroso » et de « l'Église du Grand-Bi Univers-selle », qui l'une comme l'autre, commençaient à être un peu trop désertées par les fidèles, pour devenir « l'Église du Grand-Bam-Bi-no Univers-selle/Unis-vers-Celle » dès 1998. Ça faisait, tout de suite, plus de monde et plus de trésorerie. C'est à ce moment que Gilbert est devenu « Frère Zoom-Zoom-Zoom », auto-proclamé « Grand Maître de la Petite Reine », chef suprême de l'Église depuis le décès du « Cycliste-devenu-Bouddha »

Après cette incantation, le moment est venu pour que la réincarnation du Dérailleur Lama se manifeste dans sa capacité à retrouver le ou les objets qui ont été siens dans sa vie antérieure. Les garçons s'approprient les Games Boy, la fille prend une Barbie. Pas original.

Il semblerait que le dérailleur/Dalida Lama ne soit pas parmi

ces enfants. « Ceci ne peut être, s'écrit frère Amor-Amor-Amor, Il est parmi ces trois là, je le sais ! Et puis de toutes façons, ce sont les seuls mêmes sélectionnés que leurs parents ont bien voulu nous confier ! ... » C'est à dire les enfants de Sœur Il-faut-danser-reggae et le fils de frère Je-m'endors-dans-tes-bras. « Sœur Besame-mucho ! C'est vous qui avez ramené

toutes ces saloperies ! C'était plutôt évident, non, que des gosses se précipiteraient sur ces inepties au lieu de choisir un vieux body ou un vague chiffon ! » Le frère se jette à plat ventre : « Parolé-Parolé-Parolé ! Pardon, pardon, sublime Eddy, mille fois pardon à Toi, divine Dalida, je suis un misérable, je suis encore si loin de votre très haute sainteté, mes paroles ont pris le pouvoir sur mes pensées, j'ai insulté les reliques sacrées, pardon, pardon, pardon... » Après un bon quart d'heure de larmes et de lamentations collectives, le frère déclare, résigné : « Il nous faut remettre à demain la cérémonie de la renaissance. Sœur Besame-mucho, veuillez à trouver d'autres objets moins attractifs à mêler aux reliques sacrées, s'il vous plaît, pour ma part, je vais jeûner, prier et veiller toute la nuit »

Le lendemain, tous les adeptes sont là, les trois enfants aussi. Dans la salle, disposés sur le sol, outre le mouchoir et le body, Sœur Besame-mucho a disposé une machine à laver, une tondeuse à gazon, une poubelle garnie, et quelques poids en fonte de cinquante kilos. Après le chant sacré entonné avec ferveur, les gamins lâchés dans la salle, s'égayent en rigolant comme des fous. Bryan et Alexandra s'intéressent de très près à la tondeuse à gazon, quant à Kévin, il essaie de rentrer dans le tambour de la machine à laver. Frère Amor-Amor-Amor est blême. Il déclare solennellement : « Mes sœurs, mes frères, il faut être fort ! Cette épreuve nous est envoyée pour tester notre détermination. Il est certain que celui qui doit venir, revenir plutôt, est l'un de ces trois enfants. Allons à Auchan, acheter une série de bodys. Nous demanderons à chaque enfant d'en choisir un. Si le bon est choisi, tant mieux, sinon, nous tirerons au sort et puis voilà. Nous jetterons le reste aux ordures et puis c'est marre. »

Le bon body a fini dans la poubelle, le mouchoir a été conservé comme relique sacrée, bientôt rejoint par le body tout neuf, choisi par Kévin finalement désigné comme la réincarnation du Dérailleur/Dalida Lama. D'ailleurs, étant donné l'âge de Eddy, j'aurai plutôt tendance à mettre en doute l'authenticité de la relique. Quand il était bébé, je ne crois pas que Eddy ait jamais été habillé avec ce genre de truc. ça n'existait probablement pas à l'époque et puis c'était la fin de la guerre, les pénuries... A moins qu'un soldat US ait distribué ça en même temps que des bas-nylon et du chewing-gum... Mouais... Ce truc aurait donc, au moins soixante ans ! Il ne fait vraiment pas son âge. J'ai tout de même récupéré le vieux body pour en faire cette peinture.

Claude Chautard



L'ADAV y était :

25 janvier. UTRVA/UC.. Etude de bandes ou d'une piste bidirectionnelle pour l'accès au collège Molière, rue de Paris, à Villeneuve d'Ascq. Validation de la mise à niveau de la piste de la rue des Fusillés à l'intersection avec la rue des Carrières Truffaut. Demande de contresens rue Décrème à Roubaix et rues Négrier, du Beck et Gabriel à Wattrelos. L'ADAV rappelle l'intérêt de généraliser les contresens en plus des itinéraires cyclables déjà aménagés ou des axes structurants du PDU. (Michel et Fanny).

2 février. UC Présentation des modifications du projet du carrefour de l'Epi de Soil à Loos. Des pistes sont prévues rue Paul Doumer à Loos, puis des bandes après le carrefour avec la D48. Présentation du plan d'ensemble de la circulation autour de la place de la République à Lille pour y prévoir des abaissés de bordures. (Michel et Fanny).

17 février. Service Ville renouvelée. Réunion de finalisation du projet de refonte du centre-ville de Tourcoing avec l'agence Gangnet. Il est réaménagé en intégralité en zone 30 et aires piétonnes. Néanmoins certains sens uniques limiteront son accès pour les cyclistes. Aussi l'ADAV insiste une nouvelle fois pour la généralisation de contresens cyclables dans ce projet. (Michel et Fanny)

21 février. UTML. Propositions par l'ADAV d'études de contresens à Marcq en Baroeul, rues du Lazaro, de la Rianderie, Poincaré, Boissonnet, Delcenserie, à Haubourdin rue du G^{al} Leclerc, à Marquette rues de Quesnoy et Peters, à Saint-André rues des Cottages Fleuries, Maertens et de

l'Yser. Transmission de cyclofiches. (Michel et Fanny)

1^{er} mars. UTRVA/UC. Etude du projet de Zones 30 rue de la Cimaise à Villeneuve d'Ascq avec des bandes entre la rue du carrousel et av de Cantelieu. Présentation du projet d'accès au nouveau groupe scolaire

de Baisieux avec pistes cyclables. Réflexion sur l'intégration des cyclistes dans la chicanes de la rue du Collège à Roubaix. Les vélos seront finalement intégrés suite à notre pression dans la ligne de bus à haut niveau de service entre l'avenue des Nations Unies et la rue Carnot à Wattreloos. (Michel et Fanny).

9 mars. Comité de pilotage pour valider le principe d'aménagement en faveur de pistes sur trottoir dans l'étude des 100km d'itinéraires cyclables prioritaires du PDU. (Michel et Fanny).

9 mars. UC Réunion de travail sur les accès cyclables à la place de la République, et de la place aux différents contresens. Elargissement des bateaux des trottoirs et des îlots pour les traversées du boulevard de la Liberté. (Fanny).

15 mars. Réunion de travail avec le service Assistance à maîtrise d'ouvrage et Transpole pour l'élaboration des cages à vélo Velopole implantées sur les parkings relais. Réflexion sur le type d'arceaux à installer pour optimiser l'espace et les mouvements. (Michel et Fanny)

Réflexion sur le type d'arceaux à installer pour optimiser l'espace et les mouvements...

29 mars. UTRVA/UC. La ville de Croix refuse le projet de la communauté, validé par l'ADAV, de rénovation de la rue Perrin avec des bandes cyclables ! Etude du projet de pistes cyclables bd de Mulhouse à Roubaix, de la possibilité d'un contresens rue de Lille et rue Foch. La possibilité d'un contresens sera étudiée rue du Vert Pré à Lys lez Lannoy. (Michel)

13 avril. UTRVA/UC. Présentation du projet de contresens rue de Lille à Roubaix, de la mise en zone 30 de la rue Jules Guesde à Villeneuve d'Ascq. (Michel)

14 avril. UTTA. Présentation du nouveau phasage des feux de la piste du Grand Boulevard et de la possibilité d'utiliser à vélo les traversées piétonnes. Aménagement de la traversée du hameau Sainte-Marguerite en zone 30 à Comines. L'ADAV demande à modifier l'insertion des cyclistes de la piste bidirectionnelle de la rue des Processions à Comines. Aménagement de bandes rue Leclerc à Armentières. L'ADAV demande que cette étude soit prolongée par une étude de contresens rue Jeanne d'Arc et prolongement des pistes rue du Christ à Neuville en Ferrain. (Michel et Fanny)

ARRAS

15 février. Réunion de terrain à la gare SNCF d'Arras avec la Région, la CUA et la SNCF pour l'implantation d'arceaux à l'entrée de la gare et d'un abri gardé à proximité. (K. Boissou, Fanny, Michel)

17 février. Service Voirie de la Ville d'Arras. Réunion de travail pour la pose de séparateurs à l'en-

trée et à la sortie du contresens de la rue Bocquet-Flochel. (K. Boissou et Fanny)

17 février. CUA (Arras). Rencontre avec le Vice-Président en charge des Transports pour demander la mise en place d'un groupe de travail vélo régulier. (K. Boissou et Fanny)

FACHES-THUMESNIL

8 avril. Rencontre du groupe d'usagers et de la Ville pour la mise en place d'un Groupe de Travail Vélo régulier trois fois par an, et pour mener des actions de promotion du vélo dans la presse municipale, lors d'expositions et lors de la braderie de septembre. Le groupe de travail vélo est fixé mi-mai. (Fanny).

LAMBERSART

21 mars. Groupe de travail vélo : confirmation de mise à l'étude des contresens en fonction du calendrier des conseils de quartier : avenue des Magnolias, avenues Marceau et Doumer, rues Gambetta et De Lattre de Tassigny, rue de Bourg. L'ADAV demande le maintien du double sens pour les vélos lors de l'aménagement du parvis St Gérard. L'ADAV réalise à la demande de la Ville un diagnostic des possibilités et besoins en stationnement. La Ville en a budgété 10 par quartiers pour 2006. L'ADAV s'associe à la réflexion de la Ville sur une charte de bonne conduite pour les différents usagers de la rue. (Fanny et P. Coester)

LILLE

5 janvier. Commission Qualité de vie du Conseil de quartier de Saint-Maurice Pellevoisin. Information sur l'action de concertation de l'ADAV et réflexion sur les itinéraires cyclables à aménager. (Fanny et Michel)

18 janvier. Réunion d'information sur le collège de Wazemmes à la Mairie de quartier. L'ADAV souhaite

un garage à vélo pour les élèves et le personnel, et demande la prise en compte des cyclistes dans les rues adjacentes. (Fanny)

26 janvier. Groupe de travail vélo. Validation du projet de la rue Chaude-

PDU : Plan de déplacement urbain.
CUA : Communauté Urbaine d'Arras.
LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine
UC : Unité centrale
UTTA : Unité territoriale de Tourcoing Armentières
UTRVA : Unité territoriale de Roubaix/ Villeneuve d'Ascq.
UTML : Unité territoriale de Marcq/ La Bassée.
UTLS : Unité territoriale de Lille Seclin.

Rivière et des rampes d'accès au boulevard urbain. Validation du contresens rue Pierre Legrand. Validation des contresens rue de Paris, rue des Ponts de Comines et rue de St-Gesnois. Le débouché d'un contresens rue Du Priez sur la rue Faidherbe reste une question à l'étude. Boulevard de la Moselle, l'ADAV demande à ce que les bandes prévues soient prolongées. La question d'un accès contournant la place Tacq à d'éventuels contresens rues Testelin et de Loos dépend du projet de la rue d'Isly. L'ADAV demande à ce qu'une piste évitant le rond-point permette une continuité cyclable sur tout le boulevard de la Moselle - demande à transmettre au Conseil Général du Nord. A Saint-Maurice-Pellevoisin, la Mairie de quartier et l'ADAV demandent l'étude de contresens rue de la Madeleine, rue Vantroyen et rue Saint-Druon, et d'une bande en montée rue du Faubourg de Roubaix. A Wazemmes, L'ADAV demande à ce que des itinéraires cyclables puissent être mis au programme pour intégrer les déplacements des élèves du futur collège à la circulation du quartier, notamment par

L'ADAV y était :

des contresens rue des Sarrazins, rues Deschodt et Loyer, rue Lafargue. Informée du projet de requalification des boulevards Schuman et Coubertin,

l'ADAV demande à y être associée et redemande à cette occasion le contresens rue de Gand. Le budget 2006 ne permettra la pose que de 38 arceaux. Demande d'une réunion avec le Directeur Régionale de la SNCF pour poser des arceaux à l'intérieur des gares et à l'entrée de la gare Lille Europe place François Mitterrand. (Fanny, Michel, B. Cousin et E. Defossez).

1^{er} février. Rencontre de deux conseillères de quartier de Wazemmes pour un article sur l'ADAV dans le bulletin d'information (Fanny).

13 mars. Réunion de bilan autour de la convention de partenariat entre Lille et l'ADAV et accord pour sa reconduction pour trois nouvelles années. (B. Cousin, Michel et Fanny)

30 mars. Groupe de travail vélo. La SNCF examine la possibilité d'implanter des arceaux sur son emprise à l'intérieur des gares, et d'auto-

riser la ville à en implanter à leurs entrées. En plus des 38 arceaux attribués pour 2006, la Ville de Lille en posera 40 supplémentaires, selon les priorités de l'ADAV. Généralisation des contresens de type cohabi-

tation dans les rues de la zone 30 de l'ancienne friche Méo à Moulins lorsque c'est possible (à l'étude : rue de Wazemmes, rue Lamartine, rue d'Avesnes, rue Monge, rue de Seclin). L'ADAV demande à ce que les contresens autour du collège de Wazemmes soient rajoutés au programme d'études 2006. Présentation du projet de carrefour place Tacq. Rue Malpart, suppression du stationnement en épi et marquage d'un contresens. Validation politique des contresens des secteurs République et de la gare : travaux prévus cet été. (Michel, Fanny et B. Cousin)

MARCQ EN BAROEUL

14 avril. Rencontre avec la Ville. La Ville est favorable à un contresens rue Derain entre la rue Péri et la passerelle, et à l'étude par LMCU des contresens rue de la Rianderie, avenue Poincaré, rue Boissonnet et rue Delcenserie. L'ADAV signale l'interruption de la bande rue Ducroquet entre la rue Joël et le débouché de la voie venant du collège du Lazaro. La piste rue de Tassigny sera rénovée. (F. Colin, O. Dutel et Fanny)

ROUBAIX

3 mars. Groupe de travail vélo. Présentation du projet de pistes boulevard Montesquieu. L'ADAV est favorable plutôt à des pistes unidirectionnelles. Attente des comptages de la part de LMCU pour l'étude des contresens. (Fanny, Michel)

SECLIN

29 mars. Rencontre avec le Maire pour demander la

mise en place d'un groupe de travail vélo et présenter des propositions transmises par cyclofiches. (Fanny et P. Delrue).

TOURCOING

7 février. Réunion de travail pour préciser l'insertion des cyclistes dans le giratoire du pont du Tilleul et première présentation du plan de réaménagement du centre-ville.

L'ADAV demande un contresens rue des Anges et des abaissés de bordure pour accéder à la rue du Maréchal Leclerc en direction de la Mairie, ainsi qu'un contresens rue Paul Doumer.

CONSEIL GENERAL DU NORD

6 février. Validation du plan de refonte de la rue de l'EpINETTE à Tourcoing. Des pistes seront réalisées entre la rue de Paris et la rue du Flocon puis des bandes rue du Halot. Les pistes s'inséreront directement dans le giratoire des Francs. (Michel)

2 mars. Réunion de travail pour étudier et définir les modalités de fonctionnement du partenariat ADAV-Conseil Général. (Michel et Fanny)

12 avril. Réunion de terrain pour valider l'insertion des pistes dans les giratoires de la nouvelle liaison sur la RD 9 à Roubaix (Carihém- Sartel). (Michel)

REGION NORD PAS-DE CALAIS

21 mars. Maubeuge; Comité de pilotage de la Véloroute Paris-Moscou le long de la Sambre et sur une ancienne voie ferrée entre Ferrière et Fourmies. (Michel)

La vélorution à Lille

Chaque premier samedi du mois, le collectif Vélorution vous invite à déambuler dans les rues de Lille ou plus loin...

Le site officiel du collectif Vélorution de Lille est <http://velorutionlille.free.fr>

Visitez-le pour connaître les prochains rendez-vous, téléchargez les tracts, les affiches et les chansons (entraînez-vous pour la prochaine !)... Vous pourrez même vous

chercher sur les photos et les vidéos !

Le rendez-vous est toujours fixé à 14h Grand-Place pour demander davantage d'espace pour les transports doux, faire sortir la voiture des villes, et réclamer des transports en commun de qualité.



PROGRAMME

Les parcours et thèmes varient pour le bonheur de tous :

Mars Souhait de prise en compte des cyclistes pour l'aménagement au niveau des autoponts de La Madeleine...
sur le thème du Printemps des Poètes...

Avril Inauguration de la mise en zone 30 de la rue d'Arras

avec l'Atelier Populaire d'Urbanisme (APU) de Moulins... sur le thème du poisson d'avril ! Il est plus que nécessaire de :
- garantir une sécurité pour tous en diminuant la vitesse automobile,
- diminuer la pollution de l'air et le bruit généré par la circulation,
- rétablir un partage de la voirie généreux pour les cyclistes et les piétons,
- redonner une qualité à l'espace public favorable à la réappropriation de la rue par ses habitants.

Mai Direction Houplines (pont du Badou) : une trentaine de kilomètres pour récamer une alternative à l'A 24

- Non à la mise en péril globale de l'environnement.
- Toujours plus d'infrastructures réservées exclusivement à la voiture, c'est aussi plus de coupures infranchissables à vélo ou à pied.

- Oui à la responsabilisation du citoyen face aux enjeux climatiques et à la pénurie du pétrole.

- Oui au transport de marchandises par rail et voie d'eau, et au ferroutage.
- Oui au développement des réseaux de transports en commun.
- Oui au développement de l'usage du vélo, au partage de la voirie.

Juin Parcours vert dans Lille, la fleur au guidon, organisée par l'ADAV en lien avec la fête des jardins.

Juillet Echanges avec la Marche pour la décroissance ?

Août Echanges avec les vélorutionnaires belges ?

Septembre La Vélorution sera peut-être suspendue si c'est le week-end de la Braderie !

Octobre Vélotour de la Semaine d'Education à la Paix avec l'IFMAN...

Les idées ne manquent pas ! Faites-vous connaître si vous souhaitez organiser une Vélorution (parcours, thème, etc.) : le collectif est ouvert !

Elise Défossez
pour le Collectif Vélorution

P R A T I Q U E

Atelier Vélo Je remarque régulièrement, en attachant mon vélo en ville, qu'il y a beaucoup de vélos en mauvais état voire dangereux (sans frein par exemple).

J'ai questionné certains de leurs propriétaires : la plupart ne sait pas comment s'y prendre et invoque le coût de la réparation dépassant parfois le prix du vélo acheté d'occasion.

Aussi nous avons créé fin 2005 un atelier pour apprendre à réparer son vélo et devenir ainsi plus indépendant.

Cet atelier, géré par des bénévoles adhérents ou sympathisants de l'ADAV a lieu tous les premiers samedis du mois à 10 h à la MNE.

Il est vivement conseillé de s'inscrire par courrier électronique à :

Atelier-ADAV@no-log.org et de venir dès 10 h pour nous permettre de regrouper les cyclistes ayant des problèmes de même nature : freins, éclairage, vitesses, etc.

Pour les pièces, nous possédons quelques câbles vendus à prix coûtant. Pour le reste, nous essayons de savoir d'après la description de votre problème si vous devez acheter une ou plusieurs pièces de rechange. Sinon, il y a toujours des vélocistes ouverts le samedi matin à Lille.

Nous tenons à ce qu'il n'y ait aucune contrepartie financière obligatoire pour venir faire réparer son vélo. Néanmoins, comme toutes les associations, nous avons besoin d'adhérent(e)s, vous pourrez donc, si vous le souhaitez, adhérer à l'ADAV pendant l'atelier.

Nous avons aussi mis en place une caisse «prix libre» pour renouveler notre stock d'huile, graisse, câble électrique et autres petits consommables que nous utilisons régulièrement pendant les ateliers.

Quelques petites pièces sont donc les bienvenues pour nous permettre de continuer cet atelier.

Vous pouvez aussi revenir le mois suivant pour nous aider à réparer d'autres vélos : l'atelier intéresse de plus en plus de monde chaque mois. Vous ne vous en sentez pas capable ? Vous pouvez toujours venir raconter vos histoires de vélos (par exemple). Si vous aimez dormir le samedi matin venez vers midi nous aider à nettoyer la salle prêtée par la MNE !

Nous cherchons également des adhérents pour la gestion de cet atelier.

David Miet

ATTENTION : L'atelier du 3 juin n'aura pas lieu à la MNE mais à la Broc' à vélo de Wazemmes.

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
MARCQ en B.
03 20 72 62 22
6% sur achat de vélo ; 10% sur les pièces (hors promotion)

Cycles LECOLIER
64, rue Gambetta
LILLE
03.20.54.83.39
5% sur achat de vélo ; 10% sur les pièces (hors promotion)

Cycles FALLET
4 bis, av. Robert Schumann
MONS en B.
03.20.04.47.01
Remise

MOBELEC
171, rue du Faubourg de Roubaix
LILLE
03 20 57 98 04
Remise

Cycles BONDUÉ
60, rue Jules Guesde
LYS Les LANNOY
03 20 73 62 16
10% sur accessoires et vélos

LAMBERSART CYCLES
11, rue du Bourg
LAMBERSART
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
HELLEMES
03 20 56 52 66
10% sur les accessoires
5% sur les vélos (hors promotion)

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 numéO : 2 euros ; gratuit pour les adhérents.
Toute suggestion est la bienvenue.
Directeur de la publication : Benoît Cousin.
Illustration de couverture et des pages 9, 10, 11 : Laurent Liebessart
mise en page : Nicolas Floquet, JF Charvet,
Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Catherine

Boen, JF Charvet, Claude Chautard, Pascal Coquerelle, Benoît Cousin, Elise Défossez, Jean Dewavrin, Patricia Hanssens, Paul Lueur, Yves Maerten, Vincent Maran, David Miet, Judaël Potonnet, Joseph Saïdah. 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