



Journal dérailleur l'heurOvélo

Janv
07

vélo n°53

AG de l'Adav
samedi 20 janv
14 h
MRES (MNE) Lille
• galette des rois
des cyclistes
• écarteur de danger
offert à chaque
participant

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

ATELIER VELO
Bilan encourageant P2

VOISINAGE
Vélofolies à Courtrai P2

BALADE
Lille "bike by night" P2

PRATIQUE
Faire ses courses à vélo P3

ANALYSE
Enquête déplacement LMCU P6

POLEMIQUE
Vélo électrique... réactions P6-P12

VELOSOPHIE
Plaidoyer pour l'A24 ? P7

ITINERAIRE
Chemins de halage + cyclables ? P8

ARRAS
Tout à construire P8

CHRU
Tant à faire pour le vélo P11

ROUBAIX
Un mandat pour rien P12

LILLE
Aménagements du centre P11

POLEMIQUE
L'Adav autophobe ? P13

SECURITE
Vélo-camion danger de mort P14

CODE EN DEROUTE
Cycliste en colère P17

AMENAGEMENT
L'Adav y était P18

POLEMIQUE
Ya l'feu... Pouce je passe ? P23

ARGUMENTS
En selle P23

ASSOCIATION
Calendrier P24



S E R V I C E

Ateliers vélo

Les adhérents de l'ADAV sont fiers de présenter le bilan 2006 des ateliers d'aide à la réparation de vélos. Programmés tous les premiers samedis du mois, onze ateliers ont eu lieu cette année dans la cour de la MRES.



Le principe initial : l'activité est ouverte à tous, on ne répare pas à la place de la personne mais on aide cette personne. Cette dernière est invitée à transmettre son savoir, donner un coup de main ou adhérer à l'association. Près de 200 personnes semblent avoir participé aux ateliers : pour un problème technique, pour aider à réparer, etc. Mais c'est probablement encore plus d'adhérents ou sympathisants qui ont profité de ce rendez-vous régulier pour se retrouver et échanger techniques, nouveautés, projets... autour du vélo.

Il est demandé de s'inscrire par courrier électronique à Atelier-ADAV@nology.org ou par téléphone auprès des salariés. Mais le bilan révèle que le nombre d'inscrits est toujours plus faible que le nombre estimé de participants. Il y a en moyenne à minima 1/3 de personnes en plus de celles inscrites.

Le bilan dévoile aussi que le participant-type de l'atelier vélo semble être une «femme salariée habitant à Lille et n'étant pas encore adhérente de l'association». Faute de données collectées auprès de l'ensemble des participants, l'étude est réalisée uniquement à partir des informations relevées dans les bulletins d'adhésion/réadhésion datés aux jours des ateliers. On considère

que les personnes qui adhèrent à l'occasion d'un atelier sont représentatives de l'ensemble des participants, ce qui constitue peut-être un biais méthodologique.

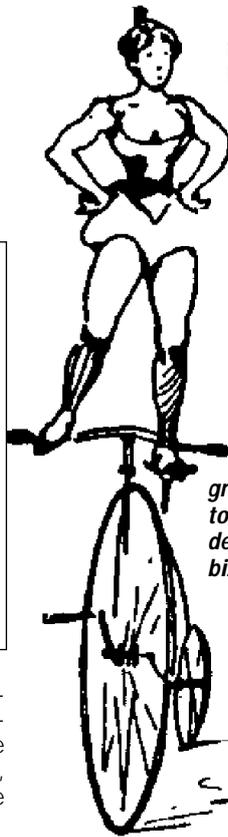
La part des étudiants à la recherche d'un «bon plan» et des personnes sans emploi est importante mais pas majoritaire.

Pour la plupart, les participants ont sûrement les moyens financiers d'apporter leur vélo chez un vélociste mais ils ne le font pas. Parce qu'ils estiment que les vélocistes sont trop chers ? Parce que leur panne n'intéresse pas les vélocistes ? Parce qu'ils préfèrent l'ambiance

Une activité ouverte à tous, dans une ambiance «conviviale et alternative»

«conviviale et alternative» de l'atelier de réparation vélo ?

Julien Dubois



B A L A D E

Velofolies à Courtrai

Appâtés depuis quelques temps par ce salon du vélo à Courtrai, nous décidons de nous y rendre, alléchés par la perspective d'y trouver du vélo...

Ce fut effectivement le cas, et nous essayâmes le vélo couché, le vélo électrique, le circuit de BMX. Nous pûmes aussi tourner sur un petit vélodrome, grimpés sur toutes sortes de machines bizarres (genre moyeux excentrés, cadres articulés, guidons décalés, vélos à deux places dos à dos, guidons volants, roues tordues, grand bi...). Démonstrations de BMX acrobatique, de vélo vertical (cela ne semblait pas facile), de vélo fitness. Compétition de BMX.

grimpés sur toutes sortes de machines bizarres

Beaucoup de stands dédiés au vélo sportif (presse, équipes, matériel...). Présentation de quelques vélos urbains, handivélo, troisième roue, remorques... Itinéraires cyclo. Mode vestimentaire (mais très pro). C'était bien, mais pas vraiment axé sur la petite reine urbaine chère aux Adaviens. D'ailleurs à l'entrée, on ne comptait que sept vélos sur le parking, un samedi après midi...

Julien Dubois

Coup de gueule (ou) plein pot

Article extrait du journal 20 minutes du 30 août 2006.

Les constructeurs sommés de faire plus propre.

La commission européenne a menacé d'imposer une

réglementation aux constructeurs automobiles s'ils ne réduisaient pas les émissions de CO de leurs voitures, Bruxelles jugeant leurs efforts insuffisants. Les véhicules privés génèrent plus de 10% des émissions de l'Union.

Conclusion personnelle : pour aider les européens à

respecter l'environnement, je pense qu'il faut plutôt faire confiance aux constructeurs de bicyclettes et de transports en commun. Ce sont certainement des gens plus responsables, plus honnêtes, plus lucides et moins hypocrites.

D.V. alias Jean D.

Balade vespérale de Noël



Vendredi 15 décembre, Fanny a entraîné une clique d'une trentaine d'Adaviens à sa suite, à la découverte des aménagements cyclables, des illuminations de saison, des pavés du Vieux Lille, avec une escapade à la citadelle. Il était fort agréable de pédaler dans le noir en ayant un peu perdu le sens de l'orientation. On attend avec impatience le prochain rendez-vous qui permet de rencontrer des accros du vélo et de découvrir des circuits, des astuces et les nouveaux aménagements cyclables. Merci aux organisateurs.

Geneviève de Saintobert

Deux pour cent

Deux pour cent, c'est, comme l'on dit, la part modale du vélo à l'intérieur de la Communauté

Urbaine de Lille (LMCU) selon la dernière enquête Déplacements. Ce maigre pourcentage n'a guère varié depuis l'enquête précédente, mais, comme on le lira dans ce numéro, de nombreux enseignements sont à tirer des différences d'évolution selon les communes. Ainsi, à Lille, la politique cyclable de la Ville ainsi que l'obstination de notre association finiraient par porter quelques fruits, puisque, nous dit-on, le nombre de déplacements à vélo y a augmenté de 39 %. D'autres communes emboîtent le pas, tandis qu'à l'inverse, la pratique du vélo est en chute libre là où les aménagements sont encore quasiment inexistantes, comme à Roubaix ou dans l'Armentiérois.

Si, çà et là, le cycliste urbain voit sa situation s'améliorer dans les centres-villes ou les quartiers à la faveur de zones 30, de bandes ou de contresens bien conçus, presque tout reste cependant à faire pour lui rendre praticables les entrées de nos villes. À Lille, par exemple, un pas en avant (pont de Tournai) vient malheureusement d'être suivi de deux pas en arrière (carrefour Coubertin). Aucune commune ne s'est encore non plus décidée à investir massivement dans les arceaux, et l'ADAV se trouve chaque année dans l'obligation de mendier quelques emplacements. Il est urgent de réfléchir à la possibilité de réserver dans chaque rue

une partie (et pourquoi pas deux pour cent pour commencer ?) de l'espace dévolu au stationnement des automobiles à celui des vélos. Ce serait une mesure visible, peu coûteuse, de nature à encourager la pratique cycliste pour les courts déplacements, spécialement pour les habitants (étudiants par exemple) dont le logement ne peut accueillir de bicyclettes, et leurs visiteurs. Le vol de vélos n'étant plus, de facto, un délit, le cycliste urbain a dû consentir, pour s'en prémunir, à investir dans de coûteux antivols ; il peut bien exiger des pouvoirs publics, incapables d'empêcher cette gigantesque razzia, les moyens complémentaires de sa protection. Dans nombre d'établissements scolaires également (lycée Fénelon à Lille, par exemple), de vagues arguments de sécurité servent trop souvent de prétexte au refus d'installer de véritables parcs à vélos sans lesquels les politiques novatrices de déplacements scolaires qui nous tiennent à cœur n'ont de chance d'aboutir.

Toujours enthousiaste au service d'une noble cause, l'ADAV vous présente ses meilleurs vœux pour 2007, année durant laquelle elle fêtera son vingt-cinquième anniversaire et espère accueillir son millième adhérent, et vous donne rendez-vous le samedi 20 janvier pour son assemblée générale, sur le thème, précisément, des Plans de Déplacements Scolaires.

Benoît Cousin



VELO PRATIQUE

Faire ses courses à vélo...

Ne conduisant plus depuis plus d'un an (le bonheur !), je dois bien souvent répondre à la question piège : «*Et pour les courses, comment tu fais ?*». Comme nous sommes souvent cinq à la maison, mon interlocuteur se frotte les mains : sans doute vais-je lui répondre que mon mari... ma voisine peut-être... et lui avouer du même coup mon manque d'autonomie, ce qui ne manquera pas de le renforcer dans sa conviction que «*sans voiture, on n'est rien du tout*» (c'est ce que dit ma maman !)

Pour les courses, j'ai commencé par employer sacoches de vélo et sacs attachés par-dessus, tendeurs, sacs plastiques au guidon... À l'époque, de gentils voisins rencontrés par hasard me proposaient souvent de ramener mes courses à la maison ou me lançaient, en guise d'encouragement, me regardant charger mon vélo : «*Mais tu n'y arriveras jamais !* » Bref, vous l'avez compris, je faisais pitié, et l'automobiliste venu faire ses courses au même endroit ne pouvait que se dire : «*Regarde cette pauvre cycliste ! Pour les courses, pas moyen de se passer de la voiture. Sur un vélo on ne peut presque rien mettre, et en plus, c'est dangereux !* ».

Ma remorque, commandée par l'ADAV (chez «*Deux plus deux*» à Strasbourg) a fait évoluer les choses. Un clic, et là voilà attachée derrière mon vélo. J'arrive au magasin, attache mon vélo, un autre clic



et me voilà poussant un caddie d'un genre un peu différent, dans lequel un impressionnant volume de denrées va trouver place. Un panier souple, fixé au guidon du vélo, facilement détachable et adaptable à la remorque permet le transport des fruits, salades... Aucun risque de vol, puisque la remorque, extrêmement maniable, entre avec moi dans

le magasin. Mieux : le pauvre automobiliste, ayant tout remis dans son caddie après la caisse, devra le vider arrivé devant le coffre de sa voiture, puis le ranger, avant de vider le coffre une fois chez lui. Que de manipulations ! (C'est maintenant moi qui ai pitié de lui...) Après la caisse, il me suffit de tout remettre dans la remorque, qui arrivera directement devant le

frigo ou l'armoire.

Mieux encore : aux clients intéressés (4 ou 5 par semaine) qui m'auront demandé où j'ai acheté ce «*caddie*», j'aurai pu expliquer avec quelle facilité on peut faire toutes ses courses à vélo, et j'aurai eu l'occasion de parler du vélo et de l'ADAV...

Mes parents sont très âgés, je fais toutes leurs courses maintenant. Ma maman aime voir arriver la petite remorque qui livre ses commandes à domicile. Tiens, au fait, il y a bien longtemps qu'elle ne m'a plus dit : «*Sans voiture, on n'est rien du tout ...*»

(Je suis plutôt du genre publiphobe, mais c'est pour la bonne cause, alors... la remorque en question est une «*Donkey*» de la marque Winther, il existe beaucoup d'autres remorques, mais toutes ne conviennent pas pour cet usage.)

Catherine Boen

Le vélo désuet dans la métropole lilloise ?

C'est du moins ce qu'on lit dans le gratuit Lille Plus du 14 novembre 2006 relatant les premiers résultats de l'enquête ménage-déplacements effectuée en 2006 sur LMCU. : «Le vélo semble tomber en désuétude». Le bras(quet) de fer entre l'ADAV et le quotidien La Voix du Nord au sujet de la création de nouveaux contresens cyclables au centre de Lille continuerait-il au travers du quotidien gratuit de La Voix du Nord qu'est Lille Plus même si l'équipe journalistique n'est pas la même ?

Verre à moitié vide ou à moitié plein ?

Certes, au niveau de la Communauté Urbaine de Lille, le vélo a continué sa lente érosion, passant de 0,11 déplacement par jour et par personne en 1998 à 0,08 en 2006. Il faut user de l'artifice des statistiques pour pouvoir se consoler et affirmer que la part modale du vélo s'est stabilisée à 2% de l'ensemble des déplacements.

On ne peut cependant estimer ringard le fait que sur l'ensemble de la métropole lilloise, ce sont presque 65000 vélos qui circulent chaque jour, soit l'ensemble de la population de Villeneuve d'Ascq effectuant un déplacement à bicyclette chaque jour. De plus, on peut considérer que cela fait quand même pas loin de 65000 voitures en circulation en moins chaque jour, ce qui est plus qu'appréciable quand on connaît la saturation du réseau routier métropolitain. À l'heure où, réchauffement climatique oblige, la chasse au CO2 est ouverte, cela fait pas moins de 20 tonnes de gaz carbonique qui ne sont pas rejetées chaque jour dans l'atmosphère (1).

Des évolutions très contrastées par secteur

Le vélo est ainsi en forte hausse sur les communes de Bondues, Lille, Roncq et Halluin, soit sur 4 communes représentant presque 20% de la population métropolitaine.

À Lille, les déplacements à vélo enregistrent une hausse de 39% entre 1998 et 2006, même si leur part reste encore modeste (0,09 déplacement quotidien par habitant, soit 2.3% des déplacements). Lille se situe dorénavant sur le podium des villes cyclables

de LMCU, derrière le secteur Ouest de LMCU c'est à dire la région des Weppes (0,12 déplacement et 3,1% des déplacements) et le secteur rural-riche de Comines - Quesnoy, et à égalité avec la banlieue de Tourcoing qui est une banlieue bourgeoise.

L'évolution est encore plus remarquable si on l'observe sur 20 ans. En effet, en 1987 (l'ADAV avait 5 ans), Lille était la lanterne rouge de la métropole lilloise avec 0,05 déplacement à vélo, soit 1,5 % de part modale. Alors qu'entre 1987 et 1998, le vélo s'est contenté de faire de la résistance, il a fini par redécoller au cours des huit dernières années : en 20 ans, le nombre de déplacements à vélo a presque doublé (+80%).

Cinq enseignements

1 Le vélo est devenu tendance : dans le cas des communes de Bondues (qui appartient au triangle d'or BMW) et Lille, la hausse de la pratique cycliste montre l'intérêt croissant des classes moyennes plus ou moins aisées, (certains diraient plus ou moins friquées) pour le vélo.

2 Importance du lobby cycliste : la progression sur Lille démontre le rôle d'une association de cyclistes au quotidien telle que l'ADAV dans son travail avec les élus et les techniciens de la commune de Lille.

3 Pas de cyclistes sans aménagements cyclables :

la politique d'aménagements cyclables de la ville de Lille porte ses fruits. Mais, pour me rendre par moments à vélo à Lille (NDLR : l'auteur est un cycliste douaisien), je constate que les hypercentres de Lille et Villeneuve d'Ascq constituent des paradis cyclistes

en termes d'aménagements cyclables, mais isolés au sein d'un enfer automobile. On est encore loin d'un réseau cyclable continu, sécurisé et sans détours inutiles.

4 Cyclisme et étalement urbain : pas de déplacements durables sans politique concertée et sérieuse de lutte drastique contre l'étalement urbain. Il est ainsi significatif d'apprendre que les secteurs d'Armentières, de Quesnoy-sur-Deûle et de Comines connaissent une hausse de 10% en 8 ans des déplacements automobiles.

5 Rôle des politiques publiques : le vélo est encore victime d'un sous-investissement chronique.

On considère habituellement qu'une politique cyclable sérieuse exige un budget de l'ordre de 5 Euros par an et par habitant. Si un tel budget avait été consacré au vélo au cours de ces 20 ans, ce sont 110 millions d'euros qui auraient été consacrés au développement du vélo, soit l'équivalent de 1100 km de pistes cyclables créées sur la métropole en 20 ans.

La comparaison est encore plus cruelle avec les investissements consacrés à la ligne 2 du métro (ceux-ci ne constituent qu'une partie des investissements dans les transports publics) qui relie Lille à la frontière belge via Roubaix et Tourcoing et qui a coûté 880 millions d'euros (actualisation 2005). Si les décisions d'investissements avaient été proportionnelles aux parts modales respectives des transports en commun et du vélo en 1987 (1 déplacement à vélo pour 2 déplacements en transports en commun), ce sont plus de 400 millions d'euros qui auraient été consacrés au vélo.

Et l'on ne parle pas de

la toile d'araignée de voies rapides qui ceinture et transperce la métropole lilloise et qui constitue autant de coupures pour les modes doux (marche à pied et vélo).

Tant que la majorité des élus considérera le vélo uniquement comme une activité de loisirs et que les principales réalisations se cantonneront en parcours en mauvais sable de marquise (canal de Roubaix, trame verte de la Deûle) entrelardés de nombreuses coupures, on continuera à voir chuter la part du vélo.

Attention, vélo fragile

Si le mépris condescendant des élus envers le vélo continue, on peut assister à une baisse brutale et drastique des déplacements à bicyclette : les déplacements à vélo ont baissé de plus de 60% sur les communes de Roubaix et Tourcoing ainsi que sur le secteur d'Armentières, de 50% dans la banlieue Est (Mons, Villeneuve d'Ascq, Hellemmes). Même la flambée des prix du pétrole ne profitera pas au vélo mais se traduira par une moindre mobilité de la population.

Or l'exemple de Lille montre, qu'à condition de s'en donner les moyens, aucune situation, aussi désespérée semble-t-elle, n'est irréversible.

Pierre Kokoszynski

(1) On a pris comme base de calcul un déplacement moyen de 2 km à vélo et une émission sous-estimée de 150 g de CO2 par km en voiture.

L'enquête "ménage" révélatrice des politiques municipales.

Les équipes municipales en place depuis 2001 s'apprentent à défendre leur bilan en vue des municipales de 2008. Pour les cyclistes ce bilan est pour le moins contrasté.

L'enquête ménage de Lille Métropole illustre parfaitement. Si la part modale du vélo est restée stable -à 2% de grandes disparités se font jour. Ainsi, pour l'ensemble de l'agglomération lilloise, les déplacements à vélo baissent de 16 % alors qu'ils augmentent de 39 % pour la seule ville de Lille. Ces chiffres témoignent du bien fondé d'une politique alliant réduction de la place de la voiture, renforcement de l'offre de Transport en Commun combinée à l'instauration de sites propres dédiés au bus, et naturellement multiplication très significative des aménagements cyclables (essentiellement des bandes) dont une quarantaine à contresens.

La Ville de Lille à ce titre est exemplaire sur la métropole et reste l'exemple à suivre.

A contrario la Ville de Roubaix a démontré qu'une politique du tout-voiture, saupoudrée de quelques aménagements cyclables épars, rime avec désert

Si la part modale du vélo est restée stable à 2%, de grandes disparités se font jour.

cycliste et baisse de la part de ce mode.

Entre ces deux extrémités il convient de saluer les efforts entrepris par la ville de Tourcoing. Partie de rien en 2001, une bande boulevard de l'Égalité, la ville s'est dotée pour la première fois sur la métropole d'un quartier à contresens et développe de nombreux projets dont le plus significatif verra le jour en 2007 avec la réalisation d'une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle, dans le prolongement de celle du Grand Boulevard, entre le Pont Hydraulique et le centre ville. Si cette politique se poursuit, nul doute que la ville arrivera à enrayer le déclin actuel du vélo.

Reste le cas de Villeneuve d'Ascq où de nombreux aménagements cyclables, dont beaucoup en sites propres, existent. Tout le monde s'accorde à dire qu'il est agréable d'y circuler à vélo, à l'écart de la circulation automobile, mais en même temps il est également si facile de circu-

ler en voiture sans crainte des embouteillages, si facile de stationner partout et gratuitement, qu'il est bien difficile d'abandonner sa voiture pour enfourcher son vélo.

L'enquête ménage est sans appel : diminution de la part modale du vélo.

Les exemples de Lille et de Villeneuve d'Ascq démontrent que si l'on souhaite véritablement redistribuer les parts modales des différents modes de transports au profit des modes doux (marche, transport en commun et vélo) cela ne peut se faire que par des mesures coercitives pour limiter la place de la voiture et redistribuer l'espace. Il est à souhaiter que cet enseignement soit repris par le PDU n°2 et que la politique menée par LMCU soit plus incitative à l'égard des municipalités qui pour la plupart se montrent pour le moins frileuses chaque fois qu'il convient de reprendre un peu de place à la voiture au profit des modes doux.

Michel Anceau

D.V. alias Jean D.

- **Message des**
- **parents du**
- **Dark Vador**
- **Trop fréquemment, il arrive**
- **que des adhérents télépho-**
- **nent (ou passent) durant**
- **les heures de repas (entre**
- **12h30 et 13h30 et 19h30 et**
- **20h30). C'est extrêmement**
- **désagréable de voir le**
- **déroulement du repas ainsi**
- **perturbé. Nous estimons,**
- **en réceptionnant les appels**
- **téléphoniques destinés à**
- **Dark Vador, contribuer**
- **suffisamment au dévelop-**
- **pement de l'association et**
- **aimerions pouvoir manger**
- **en toute tranquillité.**
- **De la même manière, il**
- **serait souhaitable que les**
- **personnes désirant rencon-**
- **trer notre fils viennent suf-**
- **fisamment tôt pour le**
- **libérer de ses obligations**
- **associatives» avant les**
- **repas.**

A N T I C I P A T I O N

Je m'appelle Paul Onderson

Je m'appelle Paul Onderson modèle SG 90. Je suis un droïde des Brigades du temps.

Pour être plus précis, ma fonction est de modifier le déroulement temporel, un peu comme l'imaginaient naïvement les auteurs de science-fiction de la fin du XX^e siècle.

Au lieu de «réparer» le cours du temps, à l'instar de mes collègues de la section 31, je suis chargé de modifier ses méandres. Tout est rationnel et calculé. Pas de paradoxes temporels ou de lois de la robotique, la fin justifie les moyens.

Comme lors de ma fameuse intervention afin d'éviter l'assassinat d'Adolf Hitler par ses généraux en 1944 et permettre ainsi à la seconde guerre mondiale de se poursuivre avec son lot de recherches scientifiques aboutissant à la «voiture du peuple» de Ferdinand Porsche.

Pas de rupture du conti-

num espace-temps, que de l'individuel.

Le meurtre du petit Grégory dans la Vologne en 1984, c'est moi. Ce sale mioche blond aux yeux bleus devait devenir le troisième président de la VI^e République dans les années 2032 et mettre le sous-continent européen à feu et à sang avec ses idées d'interdiction des véhicules à moteur en ville.

Pas de poussées mentales, rien que de l'action. L'accident de voiture de Lady Diana en août 1997, c'est encore moi. Son aventure, son mariage et ses cinq enfants avec le fils Al-Fayed devaient sceller la paix

Mon chef d'œuvre sera d'empêcher Carl Drais d'inventer sa draisienne.

entre l'Occident chrétien et l'Orient musulman.

Alors, pas de 11 septembre 2001, pas de guerre en Iraq et dans tout le golfe arabo-persique. Pas de hausse phénoménale du prix du pétrole qui rendait l'usage de la bicyclette par toutes et tous, indispensable. Mais mon chef-d'œuvre, mon couronnement qui me vaudra, j'en suis sûr, une citation à l'ordre du mérite T900, sera d'empêcher Carl Drais d'inventer sa «draisienne».

Alors pas de Pierre Michaux et d'invention de la pédale. Pas de Jules Truffault pour alléger cadre, fourche et moyeux, ...

Ici s'arrête cet enregistrement trouvé dans un coffre enterré aux Jardins du Luxembourg à Paris en 1817. Le transcripteur du susnommé témoignage pense qu'il s'agit d'une grossière imitation ou d'une farce de potache. Tout le monde sait que l'usage généralisé du vélo a permis de sauver la planète du réchauffement climatique.

On ne peut concevoir que l'invention de l'ancêtre de la bicyclette ait pu être empêché par qui que ce soit. A moins que...

Pascal FILLUM

Brèves de comptages

À raison d'une heure par mois, il s'agit, le soir ou le matin en semaine, de compter tous les cyclistes qui passent sur un axe défini au préalable. Avec l'historique du boulevard de la Liberté et de la rue Nationale (depuis 1999 tous les 3^{es} mercredis), nous totalisons à ce jour 7 points de comptage réguliers : la rue Jules Guesde le 1^{er} mardi matin, la rue Armand Carrel en direction de Ronchin le 2^e mercredi matin, le pont de Fives (derrière le Grand Palais) le 2^e jeudi matin, le pont de Tournai le 1^{er} jeudi matin, le pont d'Erfurt (entre les deux gares) le 3^e jeudi soir et le dernier né, l'avenue de Dunkerque à Lambersart le 3^e mercredi soir. Des projets sont en cours à Arras. Ces comptages sont d'une importance capitale parce qu'ils nous permettent de nous faire une idée du nombre de cyclistes qui emprunte ces axes et de donner du poids à nos revendications. Si vous pensez à un endroit dans votre commune qui pourrait en bénéficier, n'hésitez pas à nous en faire part. Nous avons le matériel à disposition pour vous permettre de les effectuer, et nous pouvons vous donner notre avis expérimenté concernant la zone à privilégier.

Sébastien Torro-Tokodi

COURRIER DES LECTEURS

L'article «Vélo électrique, vélo atomiquement assisté» du précédent numéro a suscité plusieurs réactions.

Je voudrais réagir à l'article sur les vélos électriques paru dans l'Heurovélo 52 et qui à mon avis dessert la cause du vélo.

1) On fait du vélo (électrique ou pas) «entre autres», non pas pour lutter contre les centrales nucléaires mais plutôt contre la pollution automobile (CO2 = effet de serre). Un vélo électrique consomme de 5 à 10 Euros d'électricité par an à raison de 30 km/jour. Combien consomme le réfrigérateur de Stéphane Devillers, l'auteur de l'article ? Est-il branché sur un panneau solaire ou une éolienne ?

2) Rouler à vélo c'est parfait, mais il faut penser à tous ceux qui pour diverses raisons (condition physique, âge, distance maison/ boulot trop importante, transpiration) auraient du mal à se mettre au vélo, qui souhaitent abandonner la voiture et n'ont pas de possibilité de transport en commun. Pour eux il vaut mieux rouler en VAE (vélo à assistance électrique) que de rouler en voiture.

Donc de grâce, ne déclenchons pas de guerre entre les différents usages du 2 roues (non thermique). Au contraire, aujourd'hui il y a de plus en plus de possibilités de faire autrement qu'en voiture et sans polluer : vélo, VAE, trottinette, roller, scooter électrique, à chacun de trouver celui qui lui convient le mieux dans le respect de chacun.

NB : je roule à vélo !

Philippe A.

J'utilise constamment mon vélo pour aller à Lille notamment et j'ai pu voir une amélioration importante des voies cyclables

Aussi quand je lis dans L'Heurovélo des idées totalement anti-voitures je trouve cela fantaisiste, voire débile, dans l'optique des Bobos critiqués par Renaud. Quand je lis dans votre dernier numéro l'article appelé « atomiquement assisté », je suis consterné par une telle stupidité ! Les transports en commun : tram, métro, trains fonctionnent à l'électricité produite par l'énergie nucléaire ! Vivement le retour des trains gas-oil à oxyde de carbone ! Quant aux personnes âgées ou fatiguées elles peuvent, grâce au vélo assisté par batterie continuer à pratiquer la bicyclette. Ce sera peut-être un jour le cas pour l'auteur de cet article ou pour moi ! Quant aux sempiternelles diatribes contre les voitures en ville : essayez de mettre deux packs d'eau sur un vélo ! (NDLR : pourtant, c'est possible, cf article p.2 de Catherine Boen)

Les heureuses personnes qui peuvent se passer de voiture ont beaucoup de chance, n'ont pas d'enfants et travaillent à une portée de vélo de chez elles ! Arrêtez de jeter l'anathème sur la voiture dont il convient de limiter l'usage, certes, mais qui appartient au monde actuel. Il importe de les faire cohabiter, les opposer relève de régressions qui ne peuvent que desservir la cause du vélo !

De grâce, pas de guerre entre les différents usages du "2 roues"

Robert B



Vélo-Électricité, quel couple ?

Vous vous demandez à quoi peut bien servir l'une au service de l'autre ?

Vous avez déjà répondu à cette question en pratiquant le vélo à assistance électrique depuis plus ou moins longtemps. Ou encore, vous êtes curieux de nature et voulez en savoir un

peu plus...

Venez en discuter sans idée a priori lors du café-rencontre qui se déroulera en salle Houblon le samedi 20 janvier de 10h30 à 12h à la MRES 23 rue Gosselet à Lille.

Ce sera l'occasion de découvrir (ou redécouvrir) la réalisation de Daniel Couque, un génial

Nous sommes quelques amateurs, passionnés ou intéressés de voir comment ce couple qui fait débat (voir L'Heurovélo de septembre 2006) peut favoriser le développement de la pratique cycliste.

créateur qui a développé un concept hybride pour son vélo-mobilité. (<http://fitnesscar.free.fr> et www.velomobile.net) Pour la bonne organisation de cette réunion, merci de confirmer votre participation en écrivant à **Christophe Tilmant**, ctilmant@wanadoo.fr ou en m'appelant au 03 20 50 34 35.

Plaidoyer pour l'A24 à la manière de Montesquieu

SI J'AVAIS à soutenir la décision de construire l'A 24, voici ce que je dirais : un automobiliste seul dans sa voiture occupe tant de place au sol qu'il est devenu nécessaire de construire une nouvelle autoroute.

Ceux qui se plaignent de la disparition de terres agricoles sont de mauvaise foi : en effet, de plus en plus de denrées sont produites hors-sol grâce à l'apport direct de substances chimiques. En outre, il faut bien reconnaître que la terre donne de la boue - qui salit les mains et les voitures - alors que le bitume est lisse, propre, insensible aux aléas climatiques.

Les paysans qui cultivaient ces terres étaient d'ailleurs appelés «boueux». Après avoir été embauchés dans la construction de l'autoroute, ils seront agents de sécurité dans des stations service automatisées. Ils ne se saliront plus. Cela ne peut que constituer un progrès pour eux.

En les coupant, cette autoroute rendra enfin inutilisables les petits chemins et routes secondaires qui ne sont d'ailleurs pas aux normes européennes. La mise à deux fois deux voies de la RN 41 n'a pas suffi à atteindre cet objectif et il convient de déplorer dans la métropole une recrudescence de la marche et du vélo préjudiciable à l'économie : en rendant indispensable l'usage de la voiture, on stimule la croissance économique.

La construction d'une autoroute d'Ennetières-en-Weppes jusqu'à Gibraltar ouvre le monde à nos producteurs locaux. Qui sait, Ennetières-en-Weppes sera peut-être bientôt la capitale de l'Europe ? Ceux qui s'opposent à l'A 24 veulent-ils laisser passer cette occasion ? Veulent-ils que ce village reste un village gaULOIS ?

Des âmes sensibles s'émeuvent du réchauffement climatique. Là encore, l'on se doit d'en analyser sereinement les conséquences : dans notre région, quelques degrés de plus sont autant de besoins de

chauffage en moins. En outre, si les eaux montent et que la Manche arrive jusqu'à Saint-Omer, il nous faudra aller moins loin pour profiter des plaisirs de la mer : qui peut s'en plaindre ?

Les futurs riverains de cet axe en craignent les nuisances visuelles. Pourtant, quoi de plus beau qu'une automobile ? Même les autobus urbains, même les gares sont décorés de posters de voitures ; les salons de l'auto, les courses de voiture déplacent les foules. Quel magnifique spectacle que ces milliers de voitures, de tous modèles, de tous pays, de toutes couleurs qui passeront quotidiennement sous leurs fenêtres !

D'autres s'émeuvent des nuisances sonores à venir. Je crois pourtant comme Pierre Roulez que la vraie symphonie du XX^e siècle est la symphonie autoroutière ; il faut savoir apprécier la basse continue des camions qui constitue le support rythmique du gros de l'orchestre automobile - avec des nuances subtiles pour qui veut bien se donner la peine de les entendre - sur lequel vient se greffer parfois tel un soliste, un motard doué dans l'art de l'improvisation. Il faut juste éduquer l'ouïe des riverains pour qu'ils puissent goûter cette musique prête à s'offrir à eux jour et nuit.

Des esprits alarmistes mettent en avant la raréfaction des ressources pétrolières. Qui nous empêche de prendre exemple sur le Brésil ? Ce pays rase la forêt amazonienne et remplace les arbres longs à pousser par la culture du maïs ou de la canne à sucre qui donne chaque année de l'éthanol apte à faire tourner les moteurs. Dans le Nord, il nous reste les forêts de Phalempin et de Raismes qui pourraient être rasées



Si les eaux montent et que la Manche arrive jusqu'à Saint-Omer, il nous faudra aller moins loin pour profiter des plaisirs de la mer : qui peut s'en plaindre ?

avec profit. En outre, en ne faisant plus paître les vaches et en généralisant la culture hors-sol, on peut y adjoindre des milliers d'hectares pour des productions plus utiles. Enfin, qui peut imaginer que le Préfet, les Ministres et nos élus, doués d'un grand sens de l'intérêt collectif (au point que l'un d'entre eux a même consenti à abandonner les siens pendant de nombreux mois pour aller servir l'État dans la capitale) pourraient prendre une décision contraire à l'intérêt général ?

Pour ceux qui en douteraient, il n'est que d'admirer le geste noble du maire de Lambersart : alors qu'il aurait pu bénéficier de la construction de l'A 24 sur son propre territoire, il a généreusement déplacé sur des territoires déshérités, situés plus à l'ouest et même en Belgique : il a compris qu'être européen, envisager d'être à la tête de Lille Métropole nécessitait de voir au-delà des intérêts locaux.

Jean-Pierre Verhille

Violence cyclo-routière

Arthur est un jeune lycéen de la métropole. Cet été, alors qu'il roulait tranquillement à vélo entre Lomme et Sequedin, il eut la surprise d'être suivi, puis accompagné par une voiture de la police municipale de Lomme. Un agent lui fit signe de s'arrêter : il roulait en excès de vitesse en zone trente ! Il avait été flashé à 34 km/h ! Il eut beau mettre en avant l'absence de compteur de vitesse pour s'excuser, rien n'y fit : il eut droit à une leçon de civisme routier d'une vingtaine de minutes.

On ne le menaça tout de même pas d'en référer à la ligue contre la violence routière, mais on lui fit remarquer sa chance de n'être pas titulaire du code ou en situation de conduite accompagnée : une telle

mise en danger de la vie d'autrui aurait pu lui valoir une suspension de l'autorisation de passer le permis. À vrai dire, Arthur peut être fier de son exploit, nous sommes plusieurs à secrètement l'envier. Mais nous avons une petite suggestion à émettre aux services de police : ne serait-il pas plus judicieux de faire preuve du même zèle pour rappeler à l'ordre les automobilistes qui procèdent à des dépassements frôlants de cyclistes sur cette même voie, qui les cisailent pour se rabattre juste avant un terre plein central ou encore qui se garent sur les aménagements cyclables conquis de haute lutte !

Excès de vitesse cycliste en zone trente : Arthur flashé à 34 km/h !

Jean-Pierre Verhille

L'ADAV À ARRAS

Quoi de neuf à Arras ?

Après l'organisation d'une balade familiale à vélo à l'occasion de la fête du vélo, l'obtention de contre-sens rue Sainte-Marguerite et rue Boquet-Flochel, l'installation d'un by-pass, la toute fraîche antenne de l'ADAV a tenu à faire une action lors de la « semaine de la mobilité » (ex « journée sans voiture »).

Des tracts et des sou- rires ont donc été lar- gement distribués à deux carrefours stra- tégiques le 22 Septembre, afin de promouvoir l'usage du vélo en ville. A Arras, il semble que seuls les membres de l'ADAV connaissaient l'existence de cette « semaine de la mobi- lité »... A suivre l'année pro- chaine un style d'action : notre présence au forum des associations le dimanche 17 octobre. Elle a permis de mieux nous faire connaître et même de susci- ter de nouvelles adhésions. Elle a aussi permis aux membres de faire un peu plus connaissance, renou- velant ainsi les motivations pour les projets en cours.

La dernière commission de circulation (le 7 décembre) fut aussi haute en couleur qu'elle fut peu convaincante en terme de

prise en compte des dépla- cements cyclistes !

Nous n'avions été asso- ciés à aucun des projets mis à l'ordre du jour... et ceci, alors même que cela nous semblait avoir été l'objet de l'accord avec l'adjoint en charge de cette commis- sion : une association en aval à la conception des projets et, en échange, des propositions de l'ADAV. Comme il n'y eut aucune association, nous ne fîmes donc aucune proposition !

Nous ne pouvons en effet nous en tenir à un tel mode de fonctionnement, plus informatif que partena- rial, et qui ne peut en aucun cas être convaincant pour mener à bien une politique en faveur des cyclistes.

Et c'est dommage car Arras a réellement un potentiel cyclable énorme : on vous invite à venir faire un tour avec nous !

A Arras le nombre de cyclistes est tellement faible qu'il ne peut qu'augmenter !

Notre volonté d'être associés en amont

En outre, nous avons relancé, par courrier, la commune sur notre volonté d'être associés en amont et de voir créer sur Arras une instance de concertation régulière. Ce courrier est resté sans réponse depuis le mois de mars...2006, rassu- rez-vous ! Mais quand même !

Matthieu et Catherine, nos représentants à la com- mission, ont mentionné ce courrier et le besoin d'y apporter une réponse si l'on veut avoir une politique cyclable performante et cohérente dans notre ville, et plus largement, dans notre communauté urbaine.

Sans réponse à ce cour- rier et donc sans certitude quant à l'avenir du partena- riat avec la commune, l'ADAV a refusé de se pro- noncer sur le vif sur des

aménagement qui n'ont pu être étudiés...

L'ADAV Arras a mal à sa concertation... suite au pro- chain épisode !

Plus constructif en revanche, la création de liens avec l'Association des Paralysés de France qui souhaitait nous connaître. Ces rencontres ont pour objectif de mieux harmoni- ser les revendications auprès des élu-e-s.

Enfin, nous allons mettre en place des points de comptage sur Arras. Nous sommes désormais suffi- samment nombreux pour lancer la machine. Affaire à suivre, car sur Arras le nombre de cyclistes est tel- lement faible qu'il ne peut qu'augmenter !

Comme vous le voyez notre petite antenne arra- geoise a encore du pain sur la planche...

Robin

CHEMINS DE HALAGE

L'ADAV fait rouler les élus

MARDI 3 OCTOBRE, l'ADAV avait convié à une visite technique des chemins de halage élus et responsables de LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine), ENM (Espace naturel métropolitain), VNF (Voies navigables de France), et des Conseils Général et Régional. Une quinzaine d'entre eux avait répondu à l'invitation et accepté d'emprunter à vélo, de Tourcoing à Wasquehal, les berges du canal de Roubaix.

Ceux-ci ont ainsi pu constater que, faute d'une signalé- tique adaptée, il est pos- sible d'ignorer que l'on peut rejoindre Wasquehal et Tourcoing (ou Roubaix) à vélo sans ren- contrer de voitures. L'absence de communi- cation entre le réseau cyclable purement urbain et les chemins de halage n'est qu'un des nombreux problèmes évoqués par l'ADAV. Car, une fois rejoint le canal, les obstacles à la circulation sereine des cyclistes ne manquent pas : bordures, escaliers, intersections non amé- nagées avec les routes, revêtement inadapté...

Pour quelles obscures raisons l'usager est-il ainsi méprisé ? Comme souvent, c'est la faute à personne..., et la multi- plicité des intervenants sur ces domaines, entre

VNF, LMCU, le Conseil Général ou même l'État suivant qu'il s'agisse de l'aménagement des berges, de la signalisa- tion, des routes ou des passerelles a longtemps été l'occasion rêvée de ne rien faire ou d'at- tendre. Un transfert de compétence de VNF vers l'ENM, en cours depuis 2002, s'est néanmoins achevé fin octobre 2006 ; il devrait per- mettre en particulier d'autoriser officiellement la circulation des cycles sur les chemins de hala- ge où elle est théorique- ment interdite selon une loi de 1932...

Si la majorité des points noirs rencontrés sur le trajet étaient suffi- samment flagrants pour que la nécessité de leur traitement rapide soit une évidence aux yeux de tous, il reste deux questions essentielles à

propos desquelles l'ADAV n'a malheureu- sement pas encore réussi à convaincre :

Il est impératif que les chemins de halage, et notre région a la chance de posséder un vaste réseau de sept cents kilo- mètres de canaux et rivières, ne soient pas considérés seulement comme des itinéraires de loisir, mais également traités comme des itiné- raires utilitaires domicile- travail ou domicile-école par exemple. Cela a des conséquences impor- tantes sur la qualité des accès, sur la continuité et la signalisation, et aussi, c'est le second point, sur la nature du revêtement. Actuellement, la quasi- totalité des voies sur berges se voit revêtue de ce qu'il est convenu d'appeler du « stabilisé » ou « sable de Marquise ». Ses quelques avantages

(aspect «écologique», coût modique, souplesse appréciée par les cou- reurs à pied) ne font guère le poids face à ses graves défauts et insuffi- sances : rétention d'eau et ornières (ce «stabilisé» est bien instable...)

L'ADAV réclame que les halages bénéficient d'un revêtement dur et lisse sur l'une des deux berges. Imagine-t-on le boulevard périphérique en pavés ?

le rendant difficile- ment prati- cable par les rollers ou per- sonnes à mobilité réduite, ris- que accru de crevaisons (il s'agit en fait de «gravillon de Marquise»...), résis- tance au roulement, la liste est longue et l'usa- ger sortira trop souvent crotté d'une bien courte excursion...

L'ADAV réclame donc énergiquement que les halages bénéficient comme en Belgique d'un revêtement dur et lisse au moins sur l'une des deux berges. Près de chez nous, les accès au centre-ville de Courtrai par la Lys sont à cet égard exemplaires. Les piétons et cyclistes ont aussi droit à un mini- mum de confort ; imagi- ne-t-on le boulevard périphérique en pavés ?

Nous laisserons la conclusion au journal Nord-Éclair qui relatait longuement cette jour- née dans son édition du 4 octobre 2006 sous la plume d'Amandine Sellier : «Il a fallu 5 ans pour arriver à ce stade. Espérons que cette petite promenade à vélo incite- ra élus et techniciens à mettre les bouchées doubles... »

Benoît Cousin

Tant de choses à faire pour le vélo !

QUELQUES chiffres :

- 13 000 salariés (CHR, Eurasanté, Centre Oscar Lambret, faculté de médecine),
- plus de 11 000 étudiants,
- 6 810 places de stationnement pour les voitures ;
- le site est fréquenté par 25 000 personnes par jour ;
- parmi le personnel (médical et non médical) et les étudiants,
- 8 592 personnes ont un lieu de résidence à quelques kms (Lille, Loos, Wattignies, Haubourdin, Faches-Thumesnil) ;
- cela fait un paquet de cyclistes potentiels si les accès cyclables et les parkings vélo s'améliorent !

À l'initiative de l'ADAV un groupe d'usagers du vélo est en cours de constitution au CHRU.

Il ressort que :
 • Le vol de vélos est un problème majeur : ceux qui le peuvent, suite à un vol généralement, mettent leur vélo dans leur bureau... Les améliorations indispensables sont de deux ordres : arceaux cyclables antivols (tels qu'ils se développent à Lille et bientôt à Loos) disposés le plus près possible des différentes entrées des bâtiments (et non pas parkings à vélo inadaptés et isolés tels qu'actuellement), et lieux plus sécurisés permettant de laisser son vélo pour des durées longues notamment pour le personnel de nuit.

• Pour les accès cyclables, de nombreuses améliorations sont possibles dans l'environnement proche du CHRU : pistes cyclables avenue Ambroise Paré à Loos (actuellement une piste pour un seul sens non entretenue et partagée avec les piétons ...) avec accès mieux sécurisé aux différents lieux de travail que longe cette rue ; contresens cyclables rue Combemale et rue de Loos à Lille, rues Mira-beau et Brossolette à Loos, bandes cyclables rue Ghesquière à Loos.

Un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est en cours d'élaboration pour les sites du CHRU et d'Eurasanté afin d'améliorer l'accessibilité de ces sites et les conditions de déplacement des usagers. L'état des lieux pour ce micro PDU montre une saturation insoluble de l'accès automobile du site, des possibilités d'améliorations des transports en communs qui nécessiteront du temps et de l'argent pour leur mise en place ; aussi l'accès en vélo au CHRU peut et doit s'intégrer dans ce PDU comme une possibilité de déplacement d'avenir à prendre au sérieux, à nous de faire passer le message...

En effet, la participation des cyclistes à ce micro PDU est un fait acquis (des représentants de l'ADAV siègent au comité technique de ce micro PDU à la communauté urbaine) mais cela ne constitue pas un but en soi car les différents items du projet ne seront pas forcément appliqués et leur mise en place sera longue...

Déjà, suite aux nombreux courriels reçus par l'ADAV, le problème du manque de stationnements cyclables bien situés et adaptés à la prévention des vols a été exprimé et apparaîtra clairement dans le rapport du cabinet d'étude comme une priorité pour augmenter l'utilisation du vélo sur le site.

Quels sont les autres moyens d'action ?

Réclamer la mise en place d'arceaux antivols auprès des responsables du site. Nous avons rencontré M. Cavrois, responsable de gestion de la faculté de médecine, parfaitement conscient du problème de vols de vélos pour les étudiants et le personnel de la fac et qui a été très intéressé par la mise en place d'arceaux pour l'ancienne et la nouvelle fac ; le cahier des charges de l'ADAV pour l'aider dans le choix des arceaux lui a été transmis ainsi que le choix de la ville de Loos (en vue d'une uniformité du mobilier urbain). Contact a été pris avec M. Diaz, de la délégation à la sécurité du CHRU, lui aussi bien conscient du problème de vol de vélo et d'accord sur la nécessité de la mise en place d'arceaux cyclables près d'un maximum d'entrées et dans les lieux de passages, ainsi que de l'intérêt de mettre à disposition des locaux fermés dans les différents bâtiments (le seul bâtiment équipé d'un garage à vélo en son sein est d'ailleurs celui de son service...)

Interpeller les mairies des communes aux abords du CHRU sur la nécessité d'améliorer les accès cyclables : bien difficile pour une personne seule et nettement plus facile avec l'aide de l'ADAV en réclamant des

Face à la saturation insoluble de l'usage des voitures, l'accès en vélo au CHRU peut et doit s'intégrer dans le PDU

réunions communes entre usagers, représentants de la Mairie et techniciens de la Communauté Urbaine qui réalisent l'infrastructure routière. De tels «groupes de travail vélo» sont déjà en place à Lille, Loos, Faches-Thumesnil, aussi il est déjà possible de faire part dès maintenant des difficultés d'accès cyclables au CHRU par l'intermédiaire des correspondants locaux de l'ADAV. Si les demandes proviennent de plus d'un groupe d'usagers cyclistes du CHRU, l'écoute sera plus attentive que pour les doléances d'une personne isolée ...

En pratique, vous venez en vélo au CHRU, vous aimeriez le faire mais vous avez renoncé devant les difficultés..., rejoignez le groupe des usagers du CHRU qui dépasse déjà quarante-cinq membres, faites part de vos demandes d'aménagements cyclables soit à l'ADAV, soit à son correspondant local à Loos : coquerelle.pascal@wanadoo.fr.

Vous connaissez des personnes concernées ? Faites leur parvenir ce texte, l'union fait la force... L'intérêt du vélo commence à être perçu par les différentes instances mais le passage à l'acte pour aider à son développement sera sûrement plus rapide si le groupe des usagers vélo du CHRU augmente de taille : objectif, dépasser les 100 !

Pascal Coquerelle

Coup de tête

- Encore un coup dur pour les personnes favorables à l'obligation du port du casque.
- Article paru dans 20 Minutes le 13 septembre 2006.



« Le casque ne préserve pas du danger.

- Une conclusion loin des sentiers battus. Selon un universitaire britannique, le port du casque à vélo est facteur de risque : les automobilistes font moins attention en doublant un cycliste casqué. Ian Walker a enregistré lui-même, à l'aide d'un capteur, 2500 dépassements de cyclistes, la moitié casqués, l'autre tête nue.
- Conclusion : les automobilistes lorsqu'ils sont casqués, le frôlent à une distance de 8,5 cm de moins que lorsqu'il circule sans casque. S'il est utile en cas de chute, le casque rend donc la collision plus probable. »
- Conclusion personnelle : si vous voulez absolument circuler avec un casque, votre bicyclette doit impérativement être équipée d'un écarteur de danger.
- Beaucoup de personnes doutant de l'utilité de l'écarteur, je me demande si une étude a déjà été réalisée pour vérifier son efficacité. Pour ma part, aucun doute possible, l'écarteur est utile et je me sens beaucoup moins en sécurité lorsque je circule avec un vélo qui n'en est pas équipé.

Jean D

Brèves !**Mes meilleurs vœux**

Je souhaite une bonne adhésion 2007 à tous les cyclistes de l'agglomération lilloise ! Signé : le vice-président chargé des relations avec les adhérents.

Les bonnes raisons de ne pas utiliser un vélo hollandais :

Vous êtes incapable d'accrocher correctement votre vélo. Si c'est pour vous le faire voler, inutile d'acheter un vélo de qualité.

Vous devez porter votre vélo dans des escaliers pour amener votre vélo sur son lieu de stockage.

Vous emportez régulièrement votre vélo dans le train et pour traverser les voies, vous devez utiliser le passage souterrain ou la passerelle de la gare.

Vous adorez salir vos bas de pantalons avec la chaîne du vélo.

Vous vous déplacez uniquement en ville et vous avez horreur des vélos trop pratiques.

Vous parcourez en vélo de longues distances. Dans ce cas, il est vrai que le vélo hollandais dispose d'un nombre trop limité de vitesses et son poids ainsi que la position peu aérodynamique qu'il procure sont très pénalisants. Ce n'est vraiment pas fait pour toi, Erwan !

J.D.

Éco-fascisme :

Pour lutter contre l'effet de serre, il nous faudrait, en matière d'environnement, faire appel à des dirigeants

À l'évidence, le développement de la pratique du vélo n'a pas été une priorité depuis 2001 à Roubaix. Si, de 1997 à 2000, les débuts du groupe de travail vélo (GTV), constitué à la demande de l'ADAV, avaient été prometteurs et s'étaient traduits par la réalisation rapide des aménagements cyclables existant aujourd'hui, force est de constater que depuis cette époque les nouvelles réalisations sont rares. Des bandes cyclables que l'on peut qualifier de « minimum syndical » ont été réalisées sur les boulevards d'Alsace et de la République suite à notre pression exercée par presse interposée. De même, les boulevards de Metz et Strasbourg ont été réaménagés sans concertation avec comme résultat des aménagements perfectibles et dénoncés par l'ensemble des usagers.

L'arrivée récente de Pierre Dubois, comme adjoint en charge du GTV, laissait présager une fin de mandat plus profitable à notre cause. Ignorées depuis 2001, nos demandes semblaient enfin recevoir un écho favorable, comme en témoigne son soutien à nos propositions de contresens. Après des mois de palabres nous pensions enfin toucher au but et la journée du 22 septembre dernier nous confortait dans cette idée. Lors de cette journée une visite à vélo avait été proposée, en présence de nombreux élus, pour présenter les futurs aménagements cyclables de la ville, tous demandés par l'ADAV, notamment des contresens sur les contres allées du boulevard de Gaulle, sur la rue Foch et la rue du Château pour faciliter l'accès au centre ville, et des contresens rue du Vieil Abreuvoir et surtout Grand'Rue pour favoriser les échanges dans l'hyper centre. Ces propositions susciterent l'approbation de l'ensemble des participants, dont les élus présents.

Malheureusement cet espoir fut de courte durée. Lors du dernier GTV, le 17 novembre 2006, le travail et le rôle de notre association furent remis en cause : l'ADAV est jugée non représentative des usagers (sic) ! De fait le GTV a été

Roubaix, un mandat pour rien !

élargi à quelques cyclistes roubaixiens : un de nos adhérents, un de nos sympathisants, et à deux salariés de la Ferme aux Loisirs. En tant qu'association d'usagers reconnue par l'ensemble des pouvoirs publics et forte de plus de 920 membres, à jour de cotisation, cette « nouvelle représentativité » nous laisse pantois. **A quoi peut bien servir une association d'usagers si ce n'est à les représenter !** Notre préoccupation première a toujours été de servir l'intérêt général et c'est pourquoi nous nous efforçons de proposer des aménagements profitables au plus grand nombre. En premier lieu, nous nous efforçons de faire aménager les axes structurants comme ce fut le cas avec l'avenue Gustave Delory lors de nos premiers contacts avec la municipalité à la fin des années 1990. En second lieu nous nous efforçons de saisir toutes les opportunités lors de travaux ou de réaménagement d'une voirie : c'est ainsi que nous avons obtenu de LMCU et de la ville la réalisation en 2006 d'un contresens rue Rémy Cogghe lors de sa mise en sens unique. Ce principe a clairement été mis en doute par une partie des nouveaux participants sans réprobation des élus présents. Alors que nos demandes étaient critiquées nous constatons que celles émanant de la « nouvelle représentativité » correspondaient à des desiderata personnels destinés à faciliter leurs déplacements sur leurs trajets particuliers. **L'ADAV n'est peut-être pas représentative mais elle s'est toujours**

attachée à ne pas défendre des intérêts particuliers même lorsqu'il s'agit de ses membres les plus éminents !

Enfin, cerise sur le gâteau, notre demande historique de contresens sur la Grand'Rue, étudiée depuis de longs mois par les services de LMCU et présentée lors du 22 septembre fut désapprouvée et remise en cause. Sous prétexte d'une possible remise en aire piétonne de la rue (au vue de la pression des commerçants et de la volonté de la ville pour contraindre le tout automobile nous risquons encore d'attendre pas mal d'années !) et pour ne pas brouiller le message de la municipalité, il est jugé déplacé d'introduire une nouvelle circulation, en l'occurrence des vélos, dans la rue (sic) ! Rappelons juste que la Grand'Rue était une rue piétonne avant que le tramway ne déserte la Grand'Place et qu'elle devait le redevenir une fois la nouvelle surface commerciale du centre ville ouverte... Dans ce contexte, lorsque nous réclamions déjà à la fin des années 1990 la possibilité de remonter à contresens la Grand'Rue pour rejoindre la place de la Liberté en évitant les détours par les 2x2 voies des Nations Unies et de l'Eurotéléport, il nous avait été signifié qu'il suffisait de patienter. **Eh bien cette fois nous sommes las de patienter et nous demandons à la ville de respecter ses engagements** et, si la concertation n'est plus efficace, qu'elle soit assurée que nous choisirons d'autres modes plus médiatiques pour nous faire entendre.

Devant la manifestation de notre agacement, les élus municipaux nous ont sollicités pour les rencontrer courant janvier 2007. Suite à ce rendez-vous nous déciderons de la forme de notre engagement à Roubaix.

Pour l'ADAV,

Marcq en Barœul :**vous avez dit comité des usagers ?**

Nous avons appris la constitution d'un Comité marquois des usagers du vélo, instance d'échange d'idées et d'identification des difficultés présentes ou à venir afin de sécuriser la pratique de la bicyclette. Curieusement, l'ADAV (une trentaine d'adhérents à Marcq) n'a pas été invitée à y participer. Nous sommes pourtant en relation avec la municipalité et lui avons déjà proposé

de nombreuses réalisations qui malheureusement tardent à se concrétiser.

Alors simple oubli ou mise à l'écart de la seule association d'usagers reconnue sur la métropole ? Bizarrement, c'est dans les communes les plus « frileuses » pour redistribuer l'espace au profit des modes doux que notre représentativité semble remise en

Laissez respirer les éléphants !

DE NOUVEAUX contresens cyclables viennent d'être mis en service autour de la rue Faidherbe à Lille : rues des Ponts de Comines, du Priez, Saint-Genois, Parvis Saint-Maurice ainsi que le tronçon nord de la rue de Paris.

Les cyclistes disposent ainsi de nouveaux itinéraires pour éviter la rue Faidherbe ou la traverser.

L'ADAV se réjouit de cette nouvelle réalisation qu'elle a proposée et qui contribue à l'amélioration du réseau cyclable lillois.

Elle déplore cependant que la perspective magnifique de la rue Faidherbe soit continuellement obstruée par des files de véhicules au ralenti remplis de conducteurs énervés. Pourquoi donc n'a-t-on pas saisi l'occasion de l'ouverture de la saison



Rue du Priez

Lille 3000 pour rendre définitive et non plus occasionnelle la piétonisation, plébiscitée par une large majorité d'habitants, de la Grand-Place, débarrasser ainsi la rue Faidherbe du trafic de transit, permettre aux cyclistes d'y circuler sereinement, aux piétons

N'oubliez pas qu'à deux pas, Ch'ti-Vélo garde votre vélo gratuitement pendant 2 heures, et toute la journée pour 1 €.



Rue de Paris

des piétons, et nous obligent là aussi à ralentir, à slalomer ?

Oui, mais ça n'est pas le pire.

Cet automobiliste, qui prend bien le temps de fermer la porte de son garage, barrant de sa rutilante Laguna (ou autre grosse bagnole) la piste cyclable ?

Oui, mais ça n'est pas le pire.

Les groupes de collégiens du centre scolaire Saint-Paul, stationnant et papotant sur la piste à la hauteur du Palais Rameau, à qui je dois quasiment demander de m'excuser pour rouler là ?

Oui, mais ça n'est pas le pire.

La (ou le) passagère (passager) qui ouvre sa portière sans faire attention ? (Mais j'ai toujours les mains sur les freins sur cette piste, vous vous en doutez.)

Oui, mais ça n'est pas le pire.

Alors c'est quoi le pire ?

Le pire, c'est ce comble : ce sont les cyclistes qui arrivent à contresens, face à moi, et que la largeur de la piste cyclable ne me permet pas de croiser normalement.

Que faire ?

de photographier et aux éléphants de respirer ?

En attendant l'implantation d'arceaux supplémentaires dans cette zone qui en manque cruellement, n'oubliez pas qu'à deux pas, 10 avenue Willy Brandt, Ch'ti-Vélo garde votre vélo gratuitement pendant deux heures et toute la journée pour un euro. À ce sujet, l'ADAV a obtenu de la ville de Lille l'assurance que le mobilier urbain Vélos (essentiellement les arceaux) disposerait en 2007 d'un budget propre, ce qui laisse espérer l'installation de points d'attache plus nombreux

Baignade interdite ?

POUR aller de Lomme ou Lambersart à Saint-André ou La Madeleine, les berges du canal de la Deûle devraient être pour le cycliste ou le piéton un itinéraire agréable et confortable en toute saison, autant pour les loisirs que les déplacements quotidiens.

Plusieurs mois par an, faute d'un revêtement adapté, c'est pourtant une suite interminable de cloaques que devra franchir à pied ou à vélo le brave citoyen désireux pour un temps d'échapper aux rumeurs de la ville.

Alors que la moindre flaque sur la Voie rapide



urbaine devient une affaire d'État, engloutissant des millions d'euros en enrobés drainants, piétons et cyclistes sont gentiment priés d'aller se noyer dans les mouvances du sable de Marquise dont élus et techniciens s'entêtent indécrottement et contre tout bon sens, à vouloir revêtir nos chemins de halage.

B.C.

Le pire, rue de Solférino.

(impossible de voir si un passant ne va pas déboucher).

Oui, mais ça n'est pas le pire.

Les morceaux de verre, restes des beuveries nocturnes d'énergumènes incivilisés ? (Heureusement que mes pneus sont bien gonflés.)

Oui, mais ça n'est pas le pire.

Ce camion de livraison de matériaux, qui s'est stationné sur la piste sans vergogne, qui m'oblige à passer sur le trottoir ?

Oui, mais ça n'est pas le pire.

Ces échafaudages, devant l'église du Sacré Coeur, qui rétrécissent l'espace des cyclistes et



Quand on m'a proposé ce contrat de travail à Lambersart, je me suis dit : « Chouette, je prendrai la piste cyclable, celle qu'on a arrachée après une âpre et longue bataille, et ce sera agréable. »

Mais après un mois de trajet quotidien et matinal sur le tronçon de la rue de Solférino entre le Théâtre Sébastopol et la passerelle piétonne du Bois de Boulogne, je fais un bilan désenchanté.

Ça n'est pas agréable du tout.

Paradoxalement, je dirais même qu'il est plus agréable, disons moins risqué, de rouler sur la voie des bagnoles que sur la piste cyclable.

Pourquoi, vous demandez vous ?

À cause de ces grosses poubelles sur roulettes, que des éboueurs pressés ont vidées, et laissées sur la piste, au lieu de les remonter sur le trottoir ?

Oui, mais ça n'est pas le pire.

Ce bâtiment préfabriqué, type « Algéco », installé là par une auto-école en travaux, qui empiète sur un bon tiers de la piste, dangereux aussi par sa hauteur

Année « le Maisnil à vélo »...

Journée

« Le Maisnil sans voiture »...

Tiens, un nouveau truc ! C'est quoi, c'te blague ? On n'a rien su ; c'était quand ? Bon, vous voilà attiré par un titre accrocheur qui restera peut-être dans le domaine de l'Utopie.

En fait, il s'agit ici de parler d'un autre moyen de locomotion que la voiture. En effet, j'ai personnellement testé un autre véhicule que la voiture pour me rendre aux réunions dans le village, faire mes courses dans les villages voisins, aller au boulot à Lille, et randonner pendant les vacances. Ce véhicule m'a littéralement enthousiasmé.

Figurez-vous qu'il ne pollue pas du tout : le « zéro-pollution » est préservé. Il me permet de dire bonjour aux gens que je croise, et de saluer tous les autres conducteurs de ce même type de véhicule. J'ai vraiment le sentiment de me rendre d'un point à un autre en restant en contact permanent avec mon entourage, en « collant » à la planète, ce qui est impossible en voiture.

En campagne, j'ai parfois droit à une voie spéciale pour circuler. Arrivé en ville, je bénéficie souvent d'itinéraires Bis beaucoup plus courts et calmes que ceux empruntés par les autos.

Pour aller au boulot, à l'autre bout de Lille, je mets très souvent moins de temps, ou le même temps, avec mon véhicule écolo qu'avec une voiture traditionnelle. Arrivé sur mon lieu de travail, je jubile. J'ai court-circuité dix ou quinze kilomètres de bouchons. Je suis maintenant prêt à attaquer une journée de travail en étant reposé,

alors que mes collègues sont souvent énervés par leur trajet, et cela dès avoir quitté le domicile.

Mais bon sang, pourquoi n'ai-je donc pas commencé plus tôt à utiliser ce moyen de locomotion ? Parce que je ne savais pas que c'était faisable si facilement, l'entraînement venant très vite.

Alors, vous êtes convaincus, vous aussi ? Essayez donc ! Vous verrez ! Ça change la vie. C'est excellent pour la santé et le moral, le vélo !

...ou année « Le Maisnil à vélo »

Pour aller au boulot, j'ai

recherché d'autres trajets que le plus direct, d'autres itinéraires pour sortir du Maisnil sans être gêné par les voitures (et non l'inverse comme le croient souvent mes confrères automobilistes qui disent être gênés par les cyclistes) et sans être gêné par le bruit. C'est important d'éviter le bruit. Il peut transformer une balade en cauchemar. Heureusement, moyennant un ou deux kilomètres supplémentaires, il est possible d'arriver à Lille avec peu de circulation, avec bien de la place pour rouler et peu de bruit. Il est même possible d'entendre les oiseaux d'un bout à l'autre du trajet presque sans interruption !

Mais je me dois de vous faire part d'un événement extraordinaire ...

Grâce à un ami, j'ai eu dernièrement la chance et

J'ai eu la chance de découvrir le VAÉ (Vélo à Assistance Électrique). C'est génial !



Existe aussi le vélo électrique : il n'est plus nécessaire de pédaler pour avancer.

l'insigne honneur de découvrir le VAÉ (Vélo à Assistance Électrique). C'est génial ! Un vrai vélo : pour avancer, il faut obligatoirement pédaler. Normal, puisque c'est un vélo. Mais, selon votre goût, un petit moteur électrique de 180 à 250 Watt vient vous aider de manière très souple, sans à-coups. C'est de la vraie Cadillac (selon l'expression consacrée). Et vous avez toujours un dérailleur et des plateaux pour changer de vitesses. Le moteur électrique s'adapte automatiquement à votre rapport de vitesses. L'avantage ? Il faut appuyer deux à trois fois moins fort sur les pédales pour avancer à la même vitesse. Ou dépenser la

même énergie pour rouler à 25 km/h au lieu de 15.

Ça raccourcit le temps et les distances. C'est génial pour ceux qui n'aiment pas les côtes, ni le vent, ni les longs trajets, et encore moins tout ça en même temps.

Voici d'ailleurs quelques

chiffres de puissances moyennes développées en vélo pour situer le VAÉ parmi la flotte de cyclistes connue :

- cyclotouriste : 20 à 40 Watt

- randonneur : 60 à 80 W

- randonneur chevronné : 100 à 200 W

- VAÉ : 250 W

- coureur professionnel : 200 à 400 W

- champions du Tour de France (course contre la montre) : 550 W.

Alors, convaincu ?

Bien sûr, vous allez parler de l'autonomie. Il faut savoir qu'un VAÉ permet d'assister le

cycliste sur 20 à 40 km selon la puissance demandée au moteur, selon le type de batteries et selon les marques (il y en a une demi-douzaine disponible en France). Pour aller au boulot ou pour faire les courses, c'est tout bon. Et si on dispose de 3 heures à l'arrivée, on a le temps de recharger complètement les accus pour revenir.

Voilà pour le VAÉ.

Maintenant, il existe aussi le vélo électrique. La différence par rapport au VAÉ, c'est qu'il n'est plus nécessaire de pédaler pour avancer. Le moteur, cette fois de 400 W, fait tout le boulot. Du coup, l'engin n'est plus considéré comme un vélo : il faut un permis, une assurance et un casque. Il n'est plus possible d'emprunter les pistes cyclables ni les chemins piétonniers ni les voies vertes.

Reste le coût de ces véhicules qui sont parfaitement au point et extrêmement silencieux : comparable au prix d'un vélo de course, selon les modèles et les marques (comme pour les vélos de course).

Le coût de la recharge des batteries est de 0,15 € en moyenne. Songez que vous pouvez aller au travail avec peu d'effort pour 0,15 € ! C'est combien, en voiture ? Ou même en métro ? (1,20 € ; de toute façon, il faut faire un détour pour rejoindre une station de métro).

Réalisez aussi que si, chaque semaine, vous ne prenez le vélo qu'une seule petite fois pour aller au boulot, ça représente 20 % d'économie sur le carburant auto. Miraculeux, non ?

En résumé, avec un VAÉ, « plus on met moins



Autophobie ?

L'Heurovélo a reçu un mail d'un adhérent qui trouvait que l'ADAV, à travers le ton général du journal, était autophobe. Autophobe, l'ADAV ?

Oui et non.

Cet adhérent, défendant l'automobile, terminait son argumentaire par le fait qu'il lui était impossible ou impensable de porter 2 packs d'eau.

Les quelques photos qui parsèment ce numéro nous prouvent qu'à bicyclette on peut vraiment porter beaucoup de choses.

Mais revenons à la place de la voiture en ville. La voiture, dotée d'un moteur à explosion (précision importante), quasiment dès son invention à la fin du 19ème siècle (M. Daimler), a instauré 3 formes d'impérialisme aux non-automobilistes :

Un impérialisme éthique

La voiture, par son rapport masse-vitesse, a imposé en ville des «projectiles» plus ou moins contrôlés (alcool) ou contrôlables (à la merci d'une crevaisson de pneu ou d'une fuite de liquide de frein) par leur conducteurs, projectiles qui se transforment en objets fort contondants et, hélas, fatals !, souvent mortels : 635 piétons décédés en 2005 en France à cause d'accidents de la circulation (nombre en augmentation par rapport à 2004).

Ajoutez-y 180 cyclistes, et ces centaines de morts nous donnent l'impression que les possesseurs d'automobile ont un certain droit de vie ou de mort sur les non-automobilistes, l'accident routier se raccrochant à une forme de destin tragique, le piéton ayant eu la malchance d'être là au mauvais moment. D'ailleurs, la première victime recensée par les média date des toutes premières années de la voiture (1895 à New-York, source Carbusters).

Progressivement, les voitures ont pris de la vitesse, entraînant un autre massacre, plus logique celui-là en regard de l'augmentation exponentielle des véhicules depuis 50 ans : les conducteurs et passagers eux-mêmes. Jusqu'à 16 000 par an rien qu'en France et aujourd'hui encore aux alentours de 5 000 morts. La Russie, qui découvre le paradis

automobile, annonce 35 000 morts en moyenne depuis quelques années.

La voiture a instauré 3 impérialismes aux autres usagers.

Et c'est parfois pire dans les pays en développement comme le Maroc, pourtant loin de disposer d'un parc automobile important, avec 10 morts par jour dus à la circulation routière excessive.

J'ai lu quelque part que les morts dus à l'automobile dans le monde depuis son avènement, avaient dépassé en nombre les victimes de la guerre 39-45

la voiture individuelle ne va pas plus vite en ville que le piéton, le cycliste...

Un impérialisme économique

Le cliché «l'automobile, vache à lait de l'Etat !» a la vie dure. Pourtant, il y a longtemps que les investissements publics en faveur de l'automobile dépassent largement les recettes publiques de l'automobile (carte grise, taxe pétrolière, péages divers, parcemètres, etc...).

Depuis les années cinquante, l'Etat français a construit l'un



Le cycliste est généralement bloqué dès qu'il lui faut transporter une charge !...

des réseaux routiers les plus denses d'Europe, autoroutes bien sûr, rocade, périphériques, ronds-points.

Quand on connaît le prix d'un kilomètre d'autoroute, les dépenses routières sont vertigineuses. Ajoutez-y le gigantesque coût financier et social des accidents de la route, soins, rééducation, pensions, etc., pris en charge par la Sécurité Sociale et vous avez un bilan négatif.

L'économiste Alfred Sauvy

l'avait déjà dénoncé dans les années 1960 («Les quatre roues de la fortune», essai sur l'automobile, éditions Flammarion, 1968).

Ces dépenses publiques se sont opérées au dépens d'autres investissements publics comme le logement social, secteur largement déficitaire en France depuis de nombreuses années comme on le constate aujourd'hui.

Autre aberration de l'automobile, c'est le nombre d'heures perdues dans les embouteillages dans les pays occidentaux. Le libéralisme automobile démontre par l'absurde que la voiture individuelle ne va pas plus vite en ville que le piéton, le cycliste et l'utilisateur du métro (le bus est naturellement pénalisé par la saturation de la circulation).

Un impérialisme sanitaire

Le troisième impérialisme, tout aussi tragique, des véhicules à moteur à explosion, est d'ordre sanitaire. Tout le monde a subi des «pics de pollution» particulièrement toxiques lorsqu'ils se combinent à la chaleur (voir la canicule en 2003 où les morts les plus nombreux se comptaient dans les trois premières agglomérations françaises, Paris, Lyon et Marseille, comme par hasard), et l'on sait qu'une pollution de fond de l'air respiré par les citoyens, depuis l'on «surveille» la qualité de l'air en ville, existe. Ce qui veut dire que quelles que soient les conditions météo, même favorables (vent, pluie, etc.), le trafic routier produit tous les jours un air pollué.

Là aussi, la saturation automobile crée des pollutions



interdit le plomb dans les carburants).

L'autre impérialisme de la voiture à moteur à explosion est le bruit. Le libéralisme automobile vous permet d'utiliser votre véhicule et donc de démarrer à n'importe quelle heure de la nuit un engin développant 60 à 70 db quand le pot d'échappement est plus ou moins réglementaire. Quelque 3 millions de Français subiraient quotidiennement un niveau sonore excessif dû au trafic urbain (riverains de rocade, de boulevards, périphériques, aéroports). Sans parler des camions qui sillonnent non-stop la voirie mondiale et des avions pour les riverains.

Le véhicule individuel, au vu de l'urbanisme occidental, «à l'américaine» restera encore longtemps le principal moyen de déplacement pour la population (actuellement 70 % des déplacements en France) mais il est indispensable que les pouvoirs publics imposent aux fabricants un véhicule «light», sans émission de gaz à effet de serre, bridé à une vitesse urbaine de 15 ou 20 km/h, léger (même poids pour tout le monde, plus de 4x4 monstrueux !), carrossé de sorte qu'en cas d'accidents, le piéton et le cycliste ait une chance d'en réchapper et le plus silencieux possible.

Les seuls véhicules rapides doivent rester l'apanage des services de santé et de sécurité (ambulances, pompiers, police). L'abus de déplacement automobile est devenu intolérable. Mais l'usage ponctuel et raisonné d'un véhicule «propre» reste un droit de l'homme (et pourquoi pas ?)

Peut-on parler d'autophobie ? Dans les conditions actuelles, oui, sinon, à part Dark Vador, peu d'ADAVistes sont réellement



autophobes. C'est si pratique

Haïkus cyclables (Y.M.)

- Quelques pavés,
- Ma sonnette chinoise
- Résonne, ding, gong.
- ***
- Wazemmes, Bois-Blancs, Wazemmes,
- Bon vent, j'anguille
- Les sardines coincées.
- ***
- L'aube déchire la nuit d'hiver
- En ciel rose parme
- J'ai vraiment froid au nez.

Brèves !**Des vélos à plumes**

Pourquoi (militants du vélo ou usagers de la bicyclette) n'écrivons-nous pas plus souvent aux administrations ?

Quel est le principal obstacle que doit franchir un cycliste pour prendre l'initiative d'envoyer un courrier à sa mairie ? Je pense que c'est la résignation. Généralement, il estime que sa demande ne sera pas prise en compte, donc que sa démarche ne sert à rien. Il y renonce. C'est parfois suite à une grosse frayeur, une colère ou un accident que la résignation disparaît.

Et pourtant, comme bon nombre de citoyens, quel que soit le motif, renoncent aux courriers, les lettres reçues en Mairie sont prises en compte avec une certaine attention.

En matière d'aménagements cyclables, un courrier correctement rédigé, mettant en avant l'intérêt pour la sécurité des usagers vulnérables, a des chances de retenir l'attention de la mairie. Il est vrai que la loi sur l'air votée depuis 1996 plaide aussi en ce sens. Pour appuyer un peu plus la requête, il est éventuellement possible désormais de souligner que les médias parlent de plus en plus du dérèglement climatique.

Attention, les résultats ne sont pas immédiats. Il faut souvent plusieurs années entre le courrier et la réalisation sur le terrain. Raison de plus pour écrire le plus rapidement possible. Ainsi, pour le réaménagement du pont de Tournai, il s'est écoulé plus de trois ans entre la demande de prise en compte des cyclistes et l'installation des bandes cyclables.

Tous, à vos plumes ! Ou vos stylos ! Ou vos

Vélos, camions... danger de mort**Pour une meilleure cohabitation**

Un Camion de livraison manœuvre près du marché, un camion poubelle ralentit, un bus s'apprête à tourner à gauche, une bétonnière est arrêtée au carrefour... Danger !

Ne dépassez JAMAIS un camion par la droite !

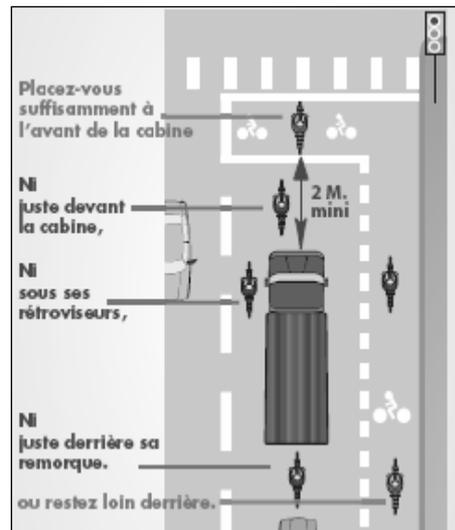
En milieu urbain, les accidents entre poids lourds et cyclistes sont responsables de 20% des accidents graves ou mortels impliquant un cycliste. D'autre part, si un accident se produit avec un poids lourd, le cycliste a près de 6 fois plus de risque d'être tué ou gravement blessé qu'avec un autre véhicule, soit un risque de 42% (source LMCU)

Dans la métropole lilloise, pour 24 accidents de ce type, 10 cyclistes ont été tués lors d'une collision avec un poids lourds entre 2000 et 2005. Or dans 7 cas sur 10, c'est l'angle mort à droite du camion qui est à l'origine de l'accident grave ou mortel : le chauffeur, au moment de virer à droite, n'a pas vu le cycliste qui roule ou stationne à son niveau. Lorsque le camion tourne, le cycliste est pris sous les roues, parfois sans que le chauffeur ne s'en aperçoive.

Le cycliste devient fantôme

Ce scénario-catastrophe récurrent peut être évité si les cyclistes prennent conscience du risque qu'il

encourent s'ils roulent dans les angles morts du camion, c'est à dire le long du poids lourd, juste devant la cabine ou juste derrière la remorque. En raison de



l'insuffisance technique des rétroviseurs, le conducteur de camion ou de bus ne peut pas voir certaines parties de la route autour de son véhicule. Les usagers qui se trouvent dans ces angles morts n'apparaissent donc pas dans ses rétroviseurs. Même si le conducteur est attentif, pour lui vous êtes... invisible ! Lorsqu'il tourne à gauche ou à droite, le camion a besoin d'un espace supérieur à sa

L'ADAV a publié cet automne sa fiche n°4 « Vélos, camions... Attention, danger de

largeur. S'il vire à droite par exemple, il déporte d'abord sur sa gauche, laissant croire à tort au cycliste que celui-ci le lui laisse la place de passer. En réalité, ses roues arrière passent au ras du trottoir, tandis que la remorque du camion se déporte sur la gauche.

Pour une compréhension réciproque entre cyclistes et chauffeurs

Dans le cadre des actions du Plan Départemental de Sécurité Routière, l'ADAV a publié cet automne sa fiche n°4 « Vélos, camions... Attention, danger de mort ! ». (ndlr : cf. page suivante) Cette plaquette explique par des schémas les règles de prudence qui s'imposent au cycliste à l'approche d'un poids lourd. Les 12 000 exemplaires attendent d'être largement diffusés : n'hésitez pas à venir vous servir pour les distribuer autour de vous et les déposer dans les lieux fréquentés des cyclistes !

Pour cette publication, Esterra, le centre de formation Transport Logistique AFT-IFTIM, la Fédération Nationale des Transports Routiers et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs s'associent à l'ADAV pour sensibiliser les usagers, cyclistes et chauffeurs. Ainsi l'ADAV interviendra auprès des chauffeurs lors de formations à la conduite en ville, tandis que seront mis à disposition des camions pour permettre aux cyclistes de comprendre les contraintes du poste de conduite d'un poids lourd. Vous serez donc invités lors des prochains événements de l'ADAV à monter à bord d'une cabine pour expérimenter vous-mêmes l'angle mort... afin de savoir

Règles de prudence

- ▶ Ne dépassez JAMAIS un camion par la droite.
- ▶ Ne dépassez pas un camion à l'approche d'une intersection.
- ▶ Vérifiez dans le rétroviseur que le chauffeur vous voit pour éviter l'angle mort.
- ▶ Gardez vos distances, notamment à l'arrêt.
- ▶ Aux intersections, méfiez-vous des poids lourds, même si sur un aménagement cyclable, vous avez la priorité : retournez-vous pour vérifier qu'aucun camion ne s'apprête à tourner à droite.
- ▶ Lorsque vous êtes dépassé par un camion, conservez une distance de sécurité sur votre droite : vous éviterez ainsi d'être frôlé par l'arrière du véhicule.
- ▶ Soyez visibles de nuit : feu blanc à l'avant et rouge à l'arrière obligatoires.

Le rétroviseur d'angle mort insuffisant

Après une forte baisse en 2002 et 2003, le nombre de cyclistes tués aux Pays-Bas est finalement remonté.

C'est le constat que fait la *Fietsersbond* aux Pays-Bas. Après l'adoption, pour laquelle elle a milité, d'une loi obligeant les transporteurs routiers à installer sur leurs semi-remorques un rétroviseur d'angle mort, il est apparu que le nombre de cyclistes tués, après avoir fortement diminué dans les mois qui ont précédé et qui ont suivi l'instauration de cette obligation, a augmenté de façon significative depuis deux ans (voir tableau).

En 2006, on aurait d'ailleurs déjà atteint en sept mois le nombre de tués de toute l'année 2005. L'association des cyclistes s'appuie sur une

Les 3/4 des victimes sont percutées au niveau de l'avant droit des camions.

étude menée par l'Institut de Recherche Scientifique sur la Sécurité Routière (SWOV, site en anglais www.swov.nl/index_uk.htm), commandée par la ministre aux transports, Madame Peijs, et qui porte justement sur les accidents entre cyclistes et camions effectuant un tourne-à-droite.

D'après cette étude, les raisons de la baisse au moment de l'introduction de l'obligation sont plus d'ordre médiatique que le

résultat d'une réelle efficacité de ces rétroviseurs. En effet, le sujet est à l'époque tellement médiatisé qu'aussi bien les cyclistes que les chauffeurs de semi-remorques font preuve d'une plus grande attention au moment où ils se rencontrent. Maintenant que l'attention est retombée, le nombre d'accidents augmente à nouveau.

Trois quarts des victimes sont percutées au niveau de l'avant droit des camions, et non sur le côté droit, couvert par le rétroviseur d'angle mort. Dans la plupart des cas, l'accident a lieu au moment du redémarrage

du camion, par exemple à un feu. Le chauffeur ne laisse pas la priorité – souvent sans le savoir – au cycliste qui s'engage. Même si les camions sont munis d'une caméra, il n'y a aucune garantie pour que le cycliste soit protégé, selon l'étude.

À présent, la *Fietsersbond* propose de s'attaquer à la source du problème, en interdisant par exemple les camions à rouler à certaines heures et à certains endroits, notamment à proximité des écoles.

C'est aussi la raison pour laquelle l'ADAV propose de responsabiliser les cyclistes en les invitant à rouler avec précaution à l'approche de ces engins, grâce à la fiche n°4 :

2001	2002	2003	2004	2005
19	6	7	16	15

Nombre de cyclistes tués aux Pays-Bas

Source : AVV

PLAQUETTES

Bien circuler à vélo en ville

L'ADAV est heureuse de vous présenter la **fiche n° 3 « Bien circuler à vélo en ville »**, annoncée dans le dernier *Heurovélo*. Cette plaquette, réalisée grâce au soutien de la *Fondation Norauto* et avec le concours de nos partenaires institutionnels, donne les principales clefs pour se déplacer en ville à vélo. Elle permet de se familiariser avec la signalétique propre aux cyclistes, de comprendre les différents types d'aménagements cyclables et explique les principales règles de conduites à adopter pour circuler avec un maximum de sécurité ; le tout est complété par de nombreux conseils pour le cycliste et le choix de son équipement. Elle est éditée à 15 000 exemplaires, dont 5 000

seront diffusés par les centres *Norauto* ; n'hésitez pas à venir la retirer à l'ADAV pour la distribuer largement autour de vous et ainsi susciter de nouveaux adeptes de la petite reine !



Vélo - camions

La plaquette *Vélos, camions...* est disponible gratuitement au local de l'ADAV (MRES - 23 rue Gosselet 59000 LILLE - 03 20 86 17 25) et à diffuser largement ! On peut également la télécharger sur www.droitauvelo.org.

Fanny Steinmeitz



Brève !

Paysage nocturne



Paysage nocturne représentant, à un carrefour non éclairé, un cycliste sombre arrivant de face, sans éclairage, sans sonnette, sans vêtements clairs, sans surface rétro-réfléchissante, sans freins, ne respectant pas la priorité, ne respectant pas le sens de circulation cyclable, ne tenant pas son guidon, et téléphonant sans se soucier de son environnement !!!

Marc Vanmansart

Brèves !

Une bonne claque pour les opposants aux aménagements cyclables :

Paru dans Metro (édition belge) du mercredi 18 octobre 2006.

« La pollution atmosphérique reste un problème majeur.

Bruxelles. Le niveau de pollution atmosphérique dans les villes européennes se maintient souvent au dessus des normes environnementales de l'UE, selon une étude parue hier dans 26 villes européennes. En effet, trois quarts des villes évaluées – dont Bruxelles et Anvers – ne parviennent pas à respecter les normes en matière de présence de particules fines, ou d'oxydes nitreux (NO²). Ces pics de pollution sont principalement liés à la circulation automobile, laquelle a considérablement augmenté en Europe ces dernières années. Les villes disposant d'un large réseau de pistes cyclables sont sans surprise les villes jouissant de la meilleure qualité de l'air »

Un jour, peut-être les municipalités de la communauté urbaine de Lille nous remercieront d'avoir réclamé des aménagements cyclables. Par contre, si la pollution est trop importante, résisteront-elles à l'envie de nous



reprocher de ne pas avoir assez réclamé ?

Rappel à l'ordre

Le Vice-président chargé des relations avec les adhérents se voit pressé par madame la maire de Lille de rappeler aux adhérents quelques règles de circulation.

Suite à un courrier, Madame Aubry, maire de Lille, m'a fait part du comportement de certains cyclistes qui, malgré l'existence de voies cyclables, continuent à utiliser les trottoirs ou certains axes à contre-sens ce qui est, d'une part, non conforme à la réglementation en vigueur mais également potentiellement extrêmement dangereux. Elle m'a demandé de vous rappeler les règles élémentaires et de vous inciter à les respecter.

En tant que vice-président chargé des relations avec les adhérents, je peux difficilement m'exonérer de cette tâche et je signale aux éventuels contrevenants que :

1. La présence de cyclistes roulant sur le trottoir surtout à grande vitesse procure aux piétons un réel sentiment d'insécurité et donne une image particulièrement négative du vélo. Contrairement aux automobilistes qui sont

largement majoritaires et qui s'autorisent parfois n'importe quoi, nous ne pouvons pas nous permettre d'imiter leur incivisme sans compliquer inutilement la tâche de ceux qui militent pour une meilleure prise en compte du vélo : permanents et bénévoles de l'ADAV.

2. Encore à grande vitesse, il y a effectivement risque d'accident avec les véhicules routiers sortant des garages ou des parkings privés, le conducteur du véhicule ne pouvant s'attendre à ce qu'un cycliste surgisse à cet endroit. L'ADAV tient à conserver en vie et en bonne santé la totalité de ses adhérents.

3. Si vous frôlez les murs et par conséquent les portes de maisons, vous pouvez également faire peur, et pire, entrer en collision avec un riverain sortant de chez lui.

4. Lorsque vous franchissez un feu rouge, vous risquez outre l'accident, une amende de 135 euros (90 euros

tarif minoré). Pour rappel, aucun point de votre permis ne doit logiquement vous être retiré pour une infraction commise avec un véhicule ne nécessitant le permis. (ndlr : cf. la deuxième lettre de la page suivante) Si vous vous sentez une âme généreuse, plutôt que de donner votre argent au Trésor Public, c'est avec plaisir que le trésorier de l'ADAV encaissera votre don. Certes, vous ne gagnerez pas de temps mais vous aiderez l'association à passer une situation financière délicate prévue pour le mois d'avril.

5. Même sur la route, la vitesse en ville est normalement limitée à 50 km/h (t'as compris, Erwan ?)

« Bien entendu, je n'ai pas rappelé tous les motifs qui incitent les cyclistes à ne pas respecter le code de la route. »

Bien entendu, compte tenu de la mission qui m'a été confiée par Madame la maire, je n'ai pas rappelé tous les motifs qui incitent les cyclistes à ne pas respecter le code de la route. Ils figurent dans la revue Vélocité n° 87 pages 17 à 19. Je vous livre donc uniquement la conclusion « Bien sûr, toutes ces observations n'excusent en rien les cyclistes qui, comme tout le monde, doivent respecter le code de la route, mais on comprend mieux pourquoi ils ont tant de mal à s'y

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	Cycles LECOLIER	Cycles BONDUE	Lambersart Cycles	(hors promotion) VANDERDONCKT YODABIKES
Alain PEUCELLE	64, rue Gambetta	60, rue Jules	11, rue du Bourg	87 rue
28, rue des Hautes Loges	LILLE	Guesde	Cycles Peugeot	d'Esquermes
MARCQ en B.	03.20.54.83.39	LYS Les	1 et 3 rue Roger	59000 LILLE
03 20 72 62 22	5% sur achat de vélo ; 10 % sur les pièces (hors promotion)	LANNOY	Salengro	03 20 09 55 17
6% sur achat de vélo ; 10% sur les pièces (hors promotion)		MONS en B.	HELLEMMES	yodabikes-
		03.20.04.47.01	03 20 56 52 66	lille@aliceadsl.fr
		Remise	10% sur les accessoires	http://yodabike
			5% sur les vélos	slille.free.fr
				Remise de 10%.

Lettres d'un cycliste en colère

à monsieur l'officier du ministère public

Monsieur,

Ce jour du 13/06/06, à 17 heures 35, je quitte la gare de Lille, pour me rendre chez moi, par la rue Faidherbe. La rue Faidherbe est située en zone 30. En bout de rue Faidherbe, je m'aligne sur le passage piéton qui relie la rue à la place du théâtre.

Lorsque le feu passe au vert pour les piétons, je traverse et prends à gauche vers la grand place. Nous sommes ici dans l'hyper centre de Lille, en zone 30, les cyclistes sont autorisés à rouler sur le trottoir mais il n'y a pas d'obligation. Ils peuvent aussi rouler sur la voie réservée aux véhicules automobiles ce que je préfère, par respect des piétons. Lorsque le feu passe au vert pour les piétons, il me paraît logique de m'avancer tout comme eux, prudemment, dans le plus grand respect des personnes vulnérables. La zone piétonne autorisant le passage pour les piétons et les cyclistes.

Je croise alors un véhicule de police dont le chauffeur me signale que je suis en état d'infraction. Fort de mon droit, le cycliste peut se baser sur le feu vert de la traversée des piétons ; Je fais demi tour pour lui exposer mon argumentation. Il ne veut rien entendre, reste dans son véhicule et me dresse un PV avec retrait de points sur le permis de conduire.

Je ne reconnais pas être en infraction,

1] Pour sa sécurité, le cycliste a toujours tendance à se placer au devant des automobiles pour ne pas être coincé lors du démarrage, entre la voiture et le trottoir.

2] Par la même occasion, il ne respire pas les émissions de gaz pollués généreusement dispensées par les véhicules automobiles. Il fait très chaud ce jour là, il est préférable de ne pas sortir son véhicule automobile à cause de la pollution.

3] Cette conduite ne met personne en danger.

L'agent de police est resté sur sa position, cochant la case retrait de points sur le permis de conduire, me renvoyant sur Madame M Aubry, maire, si je voulais me plaindre.

Il est évident qu'il y a méconnaissance du principe de proportionnalité des délits et des peines, en sanctionnant de la même façon un automobiliste qui brûle un feu, et un cycliste qui traverse à faible allure après s'être assuré être en sécurité dans un espace de cohabitation partagé.

Le cycliste est ici en zone piétonne et peut circuler en toute légalité lorsque le feu piéton lui autorise le passage, en restant attentif aux autres usagers de la route.

Souhaitant que vous examiniez plus précisément le contexte, je vous serais reconnaissant, monsieur l'officier du ministère public, de bien vouloir prendre ma requête en considération. Vous souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Ministère de l'intérieur
Direction des libertés publiques et des affaires juridiques [DLPJ]
Service national des permis de conduire
Place Beauveau
75800 Paris

Monsieur le Ministre de l'intérieur,

Ayant été verbalisé pour un franchissement de feu tricolore à vélo le 13/06/06, j'ai payé l'amende forfaitaire s'élevant à 90 €.

J'ai reçu le 10/11/06 la confirmation du retrait de 4 points par le système national des permis de conduire. Ce traitement automatisé du retrait ne peut distinguer le véhicule avec lequel a été commis l'infraction, aussi je me permets d'attirer votre attention sur les points suivants :

La circulaire relative aux nouvelles dispositions en matière de circulation et de sécurité routières du 23/11/92 publiée au JO du 24/11/92 énonce :

"Il ne peut y avoir retrait de points que pour des infractions commises au moyen de véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire est exigé.

C'est ainsi qu'une infraction au code de la route commise à bicyclette, avec une voiturette ou au volant d'un tracteur agricole ne donne pas lieu à un retrait de points."

Un courrier en date du 14/11/96, publié au JO, indique :

«les infractions commises par les cyclistes détenteurs du permis de conduire ne peuvent pas être punies comme celles dont s'est rendu coupable un automobiliste, à qui on enlève des points. Cette sanction ne vaut que pour les seuls automobilistes.»

Au vu de ces éléments qui ont déjà fait jurisprudence dans des situations identiques, je sollicite le rétablissement des points enlevés pour cette infraction et son effacement dans les fichiers informatique du système national des permis de conduire.

En l'attente d'une issue favorable à ma demande, veuillez agréer, Monsieur le ministre de l'intérieur, l'expression de ma considération distinguée.

Philippe Delrue, militant cycliste

Un père Noël en civil !

C'est la réflexion que Fanny et moi nous nous sommes faite après une rencontre « animée » avec un automobiliste. Nous terminions de repérer le parcours de la balade nocturne proposée le vendredi 15 décembre. Surgi de nulle part, un énorme 4x4 nous a assailli de coups de klaxon.

Notre faute, nous ne le saurons que bien plus tard, était de nous être arrêtés en sortie de contresens cyclable, à l'intersection avec la rue Faidherbe. Juste le temps de nous retourner pour voir un homme d'une violence inouïe nous vociférer un flot d'insultes dégoulinant de hargne. Nous n'avons même pas eu le temps de décoder la situation que déjà il nous abandonnait livrés à notre étonnement.

Mais il avait fallu qu'il croise la route à ce moment précis avec un policier habillé en civil. Il avait bien tenté de se mettre en travers de la route du monstrueux véhicule, mais en vain. Le temps pour nous de relever le n° de la plaque. Comble du hasard, j'avais déjà eu l'occasion d'en découbrer avec ce curieux monsieur, un jour qu'il m'avait frôlé avec le même engin dans une rue trop étroite. Le policier – nous ne savions alors pas encore qu'il en était un – est venu vers nous pour nous proposer de ne pas en rester là. Le rendez-vous était fixé au lendemain.

L'occasion pour nous de mettre un visage sans doute plus humain sur ce qui généralement se limite à des violences incompréhensibles et souvent sans suite (heureusement ?). L'homme a avoué avoir parfois un comportement imprévisible, et a fini par s'excuser, en soulignant que nous n'avions rien à faire dans ce sens interdit. Tout était dit. Sûr de son droit, il a cru bon le partager avec nous. Il était temps pour nous de remplir notre devoir de promoteurs de l'usage du vélo, d'autant plus que le policier qui nous avait convoqué n'était pas non plus au fait de l'aménagement. Le commissariat d'Euralille dispose à présent de la fiche *Le bon sens des contresens*.

Ce petit conte de Noël pour vous proposer de déposer cette fiche dans un maximum d'endroits publics, de façon à faire connaître cet aménagement, et par la même proposer aussi la fiche concernant le comportement à adopter à vélo (fiche n°3) et celle sur le danger de rester à proximité des camions (fiche n°4 *Vélos... camions attention danger de mort*). Ces fiches sont disponibles – en nombre – au

L'actualité dans votre commune

ARRAS

22 septembre.

Semaine de la mobilité. Tables d'informations à des carrefours passants.

17 octobre.

Forum des associations. Stand et exposition.

7 décembre.

Commission de circulation. L'ADAV fait part de sa volonté d'être associée en amont des projets et refuse de se prononcer sur le vif sur des aménagements qui n'ont pu être étudiés. Ce fonctionnement se révèle plus informatif que partenarial. La ville prend acte de notre demande mais refuse de nous associer plus en amont contrairement aux termes qui nous semblaient avoir été définis lors de notre première rencontre avec la municipalité.

BAILLEUL

17 septembre.

Journée sans moteurs. Stand et marquage de vélos à la organisée par le comité des Jeunes.

BÉTHUNE

15 septembre.

GTV. Suite aux précédentes réunions, l'ADAV présente à la municipalité les opportunités de réalisations rapides de bandes cyclables et les secteurs où elle juge opportun de développer prioritairement des contresens cyclables (centre-ville et quartier situé entre le centre et la gare). La Ville est favorable à nos demandes et propose une nouvelle réunion de terrain pour étudier ces propositions. (Fanny, Michel, Daniel Dourlens)

20 octobre.

Visite de terrain des propositions d'aménagements évoqués lors de la réunion précédente. Accord de la ville pour étudier nos demandes et programmer les premières réalisations en 2007. Nous demandons égale-

ment que le nouveau plan de circulation pour l'hypercentre intègre la généralisation des contresens. Des arceaux pour vélos seront également installés en 2007. Nous convenons de nous revoir en février 2007 pour définir les axes à aménager en 2007 et les lieux d'implantations des arceaux. (Michel et D. Dourlens)

C. H. R. U.

17 octobre.

Stand à la faculté de médecine pour rencontrer les usagers contactés par mail. (Fanny et P. Coquerelle)

15 novembre.

Rencontre du directeur de la sécurité pour demander des arceaux pour les vélos. (Fanny et P. Coquerelle)

CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

7 septembre.

Sensibilisation du personnel à la pratique du vélo et accompagnement des agents pour une balade avec pique-nique. (Michel, Fanny, Sébastien)

20 septembre.

Roubaix : réunion de chantier pour valider les principes d'aménagement sur le second tronçon de la RD 9, nouvelle voie entre le pont du Sartel et la rue d'Avelghem. Il s'agira bien de pistes unidirectionnelles avec accès et sortie à niveau et protégés au niveau des giratoires. (Michel)

28 novembre.

RD 132, entre Bouchain et Marquette en Ostrevent. Réunion de terrain sur le projet d'aménagement cyclable sur la RD 132 pour faciliter la desserte du collège. L'ADAV préconise une piste bidirectionnelle entre Marquette et l'intersection avec la RD 148, puis des pistes unidirectionnelles en direction de Bouchain. Le projet s'appuiera sur ces préconisations. (Michel et Fanny)

18 décembre.

Présentation des plans de différents

projets dans l'arrondissement de Douai, pour avis. RD 81, piste bidirectionnelle le long du contournement d'Hornaing. RD 58, pistes unidirectionnelles sur la nouvelle rocade de Lallaing. RD 25 et RD 8, desserte du collège de Pecquencourt. RD 25, piste bidirectionnelle entre Fein et Sin le Noble.

Suivi des cyclofiches sur le territoire de LMCU. Seclin : le

Conseil Général réexaminera la faisabilité du contresens rue de Gondecourt dans le cadre du réaménagement du carrefour avec la rue Bouvry requalifiée. **Lille :** Pont du Faubourg de Béthune : le marquage de bandes par LMCU ne réduirait pas la capacité de trafic du pont. (Michel et Fanny)

CONSEIL REGIONAL DU NORD PAS-DE-CALAIS

19 septembre.

Réunion de préparation de la visite de terrain sur la possible voie verte du canal de Roubaix. (Michel)

L'Adav
y
était



pistes unidirectionnelles sur la RD 9 avec accès dans le giratoire pour éviter au cycliste de se faire « coincer » par les véhicules qui quittent l'anneau

2 octobre.

Participation au comité de suivi de l'étude menée par la Région pour étudier les pistes d'actions visant à promouvoir l'utilisation du vélo en ville comme mode de déplacement et susceptibles d'être mises en œuvre par la Région. (Fanny et Michel)

3 octobre.

Visite technique du canal de Roubaix en présence d'élus et de techniciens de Lille Métropole, de la Région, du Conseil Général du Nord, de la Ville de

Roubaix. L'ADAV dénonce l'absence de prise en compte de l'aspect utilitaire des voies vertes et participe à la conférence de presse qui clôt la visite. (Fanny, Michel et Sébastien)

6 novembre.

Participation au comité de suivi de l'étude menée par la Région pour développer l'usage du vélo en ville. (Fanny et Michel)

16 novembre.

Premier contact pour étudier les possibilités d'un partenariat formalisé entre l'ADAV et la Région. (Michel et Sébastien)

20 décembre.

Comité de pilotage du schéma de véloroutes et voies vertes. Les premières véritables réalisations verront le jour en 2007 dans l'Avesnois sur la Sambre et le sentier Émeraude entre Ferrière et Glageon. Sur LMCU, les conventions avec VNF permettant d'utiliser à vélo les halages de la Marque urbaine, du canal de Roubaix, de la Deûle et de la Lys à grand gabarit sont sur le point d'aboutir. La véloroute du littoral et celle devant relier Calais à Maubeuge via Dourges ont un tracé quasi-définitif et doivent maintenant faire l'objet de programmations pour réalisation. Les prochaines études de définition d'itinéraires porteront sur l'axe Amiens-Arras-Lille-Belgique puis sur l'axe Le Touquet-Avesnes. L'ADAV rappelle la priorité qu'il doit être donné à faire passer les véloroutes dans les centres des villes. (Michel)

FACHES THUMESNIL

24 septembre.

Stand et marquage de vélos lors de la braderie.

HAUBOURDIN

7 novembre.

1er GTV. Il est convenu que l'ADAV soit dorénavant régulièrement associée à la programmation voirie de la ville. Dans l'immédiat des études de contresens sont demandées à LMCU rues Auguste Potié, Gal

Leclerc, Pasteur (entre Hugo et Leclerc), Mal Foch et Ferron. La rue de

la Pépinière faisant l'objet d'une réfection il sera étudié s'il y a possibilité ou non d'y inclure un contresens cyclable. Le projet de liaison cyclable de type voie verte entre la Mairie et la rue Ferron en longeant la Deûle et l'A25 est retenu inscrit au programme triennal de voirie. La municipalité réalisera un cheminement piéton-vélo entre l'avenue de Beaupré et la rue de la Liberté au travers de la plaine de jeux. (Michel, Jean-Pierre Verhille)

15 novembre. Réunion de terrain pour définir le tracé et l'emprise du cheminement piéton-vélo entre l'avenue de Beaupré et la rue de la Liberté. (Michel, J.-P. Verhille)

19 décembre. 1er salon du Développement Durable. Réunion de préparation pour l'événement du 2 juin. (Sébastien)

LAMBERSART

9 novembre. Groupe de travail vélo. Les études de faisabilité des contresens sont présentées mais la réalisation est repoussée au prochain mandat, sauf pour la rue Gambetta qui peut être intégrée au projet de la place de la République, et l'avenue de Lattre de Tassigny qui ne nécessite qu'un aménagement léger. En attente de validation politique. (Fanny et P. Delrue)

LILLE

9 septembre. Accueil par la Ville et l'ADAV d'un groupe de cyclistes d'Erfurt et présentation des actions de l'ADAV.

19 septembre. Balade nocturne « à contresens » sur les aménagements de l'été 2006.

22 septembre. Stand et marquage de

vélos place Richebé lors de la journée de la mobilité.



stand place Richebé

9 octobre. Groupe de travail vélo. Programme de réalisation 2007 : contresens dans le secteur autour de la rue d'Isly, aménagement du contresens d'une section de la rue Delespaul, rue Boucher de Perthes et au pied de la Préfecture, bandes sur le pont de l'avenue Churchill. Aménagement des couloirs bus de la ligne à haut niveau de service rue de Douai et rue Armand Carrel. Certaines sections autour de la place du Carnaval à Moulins seront autorisées à contresens. Point sur les projets à l'étude, sur les demandes récurrentes de l'ADAV concernant les contresens sans travaux de voirie lourds (contresens rue de Gand, rue de Fontenoy et rue de Mulhouse, rue des Pyramides et rue d'Artois, rue Kolb) et sur la transmission des cyclofiches. Stationnement : le budget consacré aux arceaux est augmenté à au moins 60 000 euros par an et permettra la pose d'environ 250 arceaux en 2007. L'ADAV a fait part de ses priorités. Une réunion avec la SNCF, RFF et Euralille doit être montée pour les arceaux en gare. Comptages : mise en commun des données. Entretien : une réunion avec les contrôleurs de travaux doit être montée pour s'assurer une culture commune. (Michel, Fanny et Élise Défossez)

16 octobre. Bureau de l'aménagement des temps. Présentation des axes de réflexion, dont le développement de location de

vélos et les plans de déplacements d'entreprise. (Fanny)

25 octobre. Stand à l'Hôtel de Ville pour la soirée d'accueil des étudiants.

10 novembre. Stand et gardiennage de vélos et de rollers durant le concert du groupe *Marcel et son Orchestre*.

7 décembre. Groupe de travail vélo. Priorité donnée en 2007 à l'étude du secteur autour de la rue d'Isly (contresens rue de Loos, rue Testelin, rue d'Halévy, rue de Canteleu, rue Delezenne), aux aménagements demandés par le Conseil de quartier de Saint-Maurice-Pellevoisin (contresens rue Saint-Hippolyte, rue Saint-Druon, avenue de Mormal, rue des Vicaires, rue de la Madeleine, rue du Bois) et au secteur autour du futur collège de Wazemmes (contresens rue des Sarrazins, rue Lafargue, rue Deschodt, rue d'Haubourdin). Validation des plans des contresens rue de Canteleu et rue des Sarrazins. Validation d'une aire piétonne quai du Wault : les cyclistes sont autorisés à y rouler dans les deux sens avec priorité aux piétons. Etude d'un contresens cyclable rue des Secouristes avec maintien du stationnement unilatéral. Contresens rue Malpart prévu lors de la réfection de tapis en 2007. LMCU confirme la faisabilité technique d'une bande en montée rue du Faubourg de Roubaix, et de bandes sur le pont du Faubourg de Béthune, voirie dont la compétence appartient au Conseil Général. (Michel, Fanny, Benoît Cousin et Élise Défossez.)

15 décembre. Réunion de préparation de la Fête des Jardins du 2 juin 2007. (Sébastien)

Euralille 5 octobre. Présentation d'une esquisse de la ZAC

2. L'ADAV demande à renforcer le nombre et la pose d'arceaux pour les visiteurs et de s'assurer d'un stationnement au sein de l'Hôtel de Région. Elle insiste sur l'intérêt d'une liaison bidirectionnelle entre le Zénith et l'Hôtel de Région, sans avoir à traverser le boulevard, et sur la prise en compte de tous les mouvements tournants lors du réaménagement des rues Javary et des Nations-Unies et de leur jonction au pont de Fives. Euralille associera l'ADAV lors de la phase de conception, avant la validation des avant-projets. (Fanny)

Nouvelles réalisations :

Contresens dans le secteur de la gare Lille-Flandres : rues du Priez, des Ponts de Comines, rue de Paris, rue Saint-Genois.



contresens type cohabitation rue de Paris et rue du Priez



Contresens rue Boucher de Perthes.

Accès roulant à la piste de l'Esplanade au droit de la rue Colpin.

Couloir bus autorisé aux vélos sur le viaduc Le Corbusier.

Piétonisation de la place de la République et abaissés de bordure rue Gauthier de Châtillon.

L'Adav
y
était



Bandes boulevard de la Moselle.

10 novembre. Définition de l'aménagement de détail du contresens à l'intersection entre la rue des Sarrazins et le prolongement de la rue Colbert. La bande continue tout droit et est protégée par des îlots avec balisettes de part et d'autre. (Fanny)

LILLE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE

UC 29 septembre. Comité de pilotage Véloroutes et Voies Vertes.

Présentation des itinéraires retenus avec un ordre de priorité. La superposition de gestion des chemins de halage entre VNF et LMCU sera signée pour 2007. **Haubourdin, Loos** : la liaison proposée entre Don et la Citadelle passe par les rues très circulées de Loos et Lille, alors qu'un itinéraire est à l'étude rive gauche entre Haubourdin et Lille en partie le long de la Deûle via des projets d'aménagements de voirie en cours (quai Hégel à Lille, rue Galilée à Loos). À terme, le Schéma Directeur vert prévoit d'emprunter le plus possible les chemins de halage, plutôt rive droite, entre Lille et Haubourdin. **Wattrelos** : la liaison entre le canal de Roubaix et la Belgique est à valoriser et s'articule le long de l'ancienne voie ferrée et de la Voie du Centre qui longe le Parc du Lion. (Fanny)

2 octobre. Réunion de terrain pour définir la forme et l'implantation des arceaux qui équiperont les futurs parkings à vélo surveillés des stations de métro Les Prés, Quatre Cantons et St Philibert. (Michel et Fanny)

12 octobre. Validation du contenu de la fiche n°4 sur vélos et camions avec le service Voirie. (Fanny)

30 novembre. Préparation d'une intervention commune LMCU/ADAV sur les aménagements cyclables pour des étudiants en Master à Lille 1. (Michel)

8 décembre. Intervention commune avec LMCU devant les étudiants de Lille 1. (Michel)

20 décembre. Analyse des accidents cyclistes sur LMCU pour une future fiche de sensibilisation sur les facteurs d'accident. (Michel et Fanny)

Service cadre de vie 17 octobre. Comité technique micro PDU CHR. La réflexion sur la place du vélo dans le micro-PDU porte essentiellement sur la nécessité de développer l'offre de stationnement-vélo pour les usagers du CHR. L'amélioration du réseau cyclable dépendra principalement du plan de circulation qui sera adopté pour «fluidifier» le trafic sur ce secteur. (Michel et P.Coquerelle)

23 novembre. Rencontre de l'espace public « Espaces publics et sécurité routière ». (Fanny)

4 décembre. Comité technique du Micro-PDU Eurallille. Les 6 fiches-actions « Modes doux » sont discutées. Carrefour Coubertin : étudier particulièrement les insertions (bande centrale nécessaire depuis la Madeleine pour gagner la piste prévue) et la continuité venant du carrefour

Pasteur entre la rue Doumer et le carrefour. Place de Valladolid : y implanter davantage d'arceaux et les rendre facile d'accès. Parvis d'Euralille et place Mitterrand : prendre en compte dans les projets de tapis roulant ou d'encorbellement les circulations cyclistes et les besoins en stationnement aux entrées des gares TGV et Tram. Faciliter l'accès au parvis depuis le viaduc Le Corbusier. Accès aux parcs Matisse et des Dondaines : aménager une rampe entre le boulevard de Leeds et le parc Matisse, et valoriser la passerelle entre Euralille et le Pont de Flandres. Parvis de Lille Europe : le souhait d'une aire piétonne pour autoriser les cycles à double sens est contesté. Rue Javary : accord pour des pistes plutôt que les bandes proposées. Parvis du Grand Palais et de l'Hôtel de Région : permettre une circulation bidirectionnelle de ce côté. Stationnement : multiplier les arceaux à toutes les entrées des gares, ainsi que sur les plateformes de la gare Lille Europe, et à la gare de Tram. (Fanny)

18 décembre. Comité de pilotage Micro-PDU EURALLILLE. Accès à la gare Lille-Europe par la place Mitterrand : faire respecter l'accès limité et l'interdiction de stationner, et améliorer la lisibilité de ce passage par un aménagement nivelé sont les mesures retenues pour rendre le cheminement confortable. La proposition de pistes rue Javary est acceptée. Le Comité de pilotage est réservé quant à la généralisation des pistes multi-usages en ville. Le besoin d'un foisonnement d'arceaux à l'abord des gares est noté. Les propositions à court terme du Micro-PDU doivent maintenant dans la mesure du possible être intégrées aux programmations de travaux.

UC / Grands Travaux. 7 septembre. Réunion de travail sur le projet de la Voie du Centre à **Wattrelos**. Nos

demandes pour la réalisation d'une voie verte avec un revêtement en «dur» le long du Parc du Lion et la réalisation d'une piste unidirectionnelle dans le sens Centre-Ville – Belgique sont retenues. Étude des accès, débouchés et insertions des aménagements cyclables dans les carrefours. L'ADAV demande également qu'une étude de faisabilité soit faite pour intégrer des bandes et des contresens dans les rues adjacentes. (Michel)

28 septembre. Présentation du projet de contournement de **Sequedin**. Débat sur l'opportunité ou non de réaliser des aménagements cyclables sur cet axe et mise en évidence des difficultés pour y intégrer des cyclistes. (Michel et Fanny)

13 octobre. Nouvelle réunion de travail sur le projet de la Voie du Centre à **Wattrelos**. Nos demandes d'insertions des cyclistes dans les giratoires sont prises en compte de même que nos demandes d'études de contresens rues de la Gare et St Maclou. (Michel)

30 novembre. Nouvelle réunion de travail sur le contournement de **Sequedin**. Notre demande d'y intégrer des pistes cyclables sera intégrée afin de faciliter la desserte de la zone commerciale d'Englos à vélo pour les habitants d'Haubourdin et d'Hallennes. (Michel)

UTLS. 21 septembre. Réunion de travail et de mise au point des différentes programmations de voiries.

Lille : l'ADAV rappelle la nécessité de la réalisation d'un sas au carrefour Molinel/Liberté. Études pour une programmation 2008 : contresens rue Combemale, rue Deschodt, Paul Lafargue, bandes cyclables avenue Winston Churchill et Pont du Faubourg de Béthune. LOOS : demande d'un

L'Adav y était

contresens rue Lamartine lors de sa mise en zone 30 prévue en 2007.

Ronchin : demande de contresens rues Wilson et Pagnol, et sur la section à sens unique de Louis Braille (prévision 2007).

Seclin : l'ADAV demande à être associée à l'étude de l'axe Bouvry-Hentgès. Suite à notre demande LMCU a obtenu que les profils des rues Carnot et Curie soient élargis pour conserver la possibilité d'y instaurer des contresens même si pour l'instant le Maire y est farouchement opposé.

Faches-Thumesnil : contresens rues St-Venant et Jaurès en attente de validation par la mairie pour 2007, rappel de la nécessité d'une bande rue Joffre en montée.

Templemars : l'ADAV demande qu'un contresens soit étudié lorsque des travaux seront réalisés rue de Wattrelos.

Fretin : mise en zone 30 de la traversée de la commune.

HOUPLIN-ANCOISNE : proposition de contresens rue du Cimetière. (Michel et Fanny)

27 octobre.

Seclin : Présentation de l'esquisse de pistes unidirectionnelles le long de l'axe Bouvry-Hentgès. L'ADAV demande que lors de la transformation des pistes en bandes au niveau des carrefours la bande soit continue jusqu'au sas et que la bande se transforme en piste dès le carrefour franchi. Elle demande également à connecter les pistes au giratoire au Nord de Seclin, à prévoir les accès latéraux et autoriser l'ensemble des mouvements tournants aux carrefours, notamment en présence de contresens cyclables (rue Curie et, à la demande de l'ADAV, rue de Gondécourt éventuel contresens pris en compte). Nos autres remarques portent sur l'autorisation des cyclistes sur les parvis par l'implantation d'aires piétonnes et la réalisation d'insertions et adoucissements de bordures à niveau zéro.

Lille : Place des Reignaux, préserver l'emprise pour étendre les

contresens autour de cette place, et étudier la possibilité d'une aire piétonne dans la rue du vieux-Faubourg ;

Quartier des fleurs étudier la possibilité d'un contresens rue des Secouristes si la Ville accepte le maintien du stationnement unilatéral ; Rue Legrand pincer la piste à contresens au profit de la bande vers Fives; **Eurathnologie**, adoucir les insertions de pistes unidirectionnelles de l'Avenue de Bretagne et préserver les emprises pour des contresens. **Rue Malpart**, étude du plan du contresens. (Michel et Fanny)

UTRV

7 septembre.

Réunion de travail. Présentation de l'étude de notre demande de contresens rue du Vieil Abreuvoir à Roubaix Un contresens de type cohabitation, sans marquage, sera instauré si accord de la ville. Présentation du projet de nouvelle voirie qui doit desservir le futur pôle de santé au Recueil à **Villeneuve d'Ascq** vers 2009. Des pistes sur trottoir seront réalisées. Présentation des projets de zones 30 à **Lys Les Lannoy**, rue Gutenberg, et à **Mons en Barœul**, rues Lavoisier et de l'An 40. (Michel)

5 octobre.

Réunion de travail. Présentation du projet d'extension du parking de la station de métro des Prés à **Villeneuve d'Ascq**. Dans le cadre du projet une piste cyclable directionnelle est prévue entre le Boulevard de Mons et la station de métro. Présentation des projets de zones 30 des rues de L'Abbé Cousin, du Recueil et Debussy à **Forest sur Marquè**. (Michel)

8 novembre.

Réunion de travail. **Roubaix** : présentation du projet de contresens rue du Château. Etude de son accès à partir de la rue de la Sagesse et du choix de son implantation : chaussée ou trottoir. La

solution d'une piste au niveau du trottoir est privilégiée.

Villeneuve d'Ascq : projet de zone 30 rue Louis Constant. (Michel)

14 décembre.

Réunion de Travail.

Villeneuve d'Ascq : Présentation du projet de zone 30 rue de Babylone.

Wattrelos : étude des insertions et des traversées des cyclistes au niveau des intersections. Dans le cadre de la future liaison Tourcoing-Wattrelos, LMCU va étudier la réalisation de pistes cyclables entre les giratoires Mendès France et de l'Eurozone.

Roubaix : présentation de l'étude finale du contresens de la contre-allée du boulevard de Gaulle (côté Jean Moulin). Des cousins berlinois seront mis en place pour ralentir les véhicules. Le contresens pourra être mis en service en 2007. La seconde contre-allée sera également étudiée lors de sa refonte prochaine avec un contresens conformément au souhait de l'ADAV. Etude des diverses possibilités de traitement des mouvements entrants et sortants de la future piste bidirectionnelle des boulevards de Cambrai et Montesquieu. La mise en zone 30, avec contresens, de la rue de Lille sera réalisée fin 2007 ou début 2008 ainsi que le traitement de la traversée du Grand Boulevard pour relier le futur contresens de la rue Foch à partir de la Rue Jean Moulin. L'intersection entre la rue de la Sagesse et la rue du Château sera dotée d'un plateau surélevé afin de permettre le contresens de la rue du Château.

Leers : notre demande de contresens dans le projet de réaménagement de la rue Lamartine sera soumise à la Ville. Présentation du projet de refonte de la place de l'Église. L'ADAV demande que ce réaménagement laisse la possibilité d'instaurer des contresens dans l'ensemble des rues qui y convergent. (Michel)

UTTA

9 octobre.

Réunion de travail. Présentation d'un projet de bandes cyclables avenue Allende à TOURCOING entre la rue de Tournai et la rue de la Cloche. **Linselles**, présentation du projet de zone 30 intégrant un contresens rue Lamartine.

La Chapelle

d'Armentières : nos demandes de contresens rues Schuman et de Lattre de Tassigny seront étudiées. Notre demande de contresens concernant la rue Alabré sera prise en compte avec le projet de mise en sens unique de la rue du Tilleul. (Michel et Fanny)



LOMME

6 décembre.

Groupe de travail vélo. Réalisation 2007 sur le budget voirie 2006 : bandes cyclables rue Salengro et contresens rue du Mont-à-Camp. Programme voirie 2007 : zone 30 et contresens rues Anatole France et Martyrs de la Résistance. Programme Vélo 2007 (200 000 euros) : contresens rues Rousseau, Pasteur et Papin, et selon les possibilités rue Saint-Venant lors de la refonte des trottoirs, et/ou une ou deux sections de la rue James Watt. Étude réalisée à intégrer au programme Voirie 2008 : pistes unidirectionnelles rue Lavoisier. Études en cours pour le programme Vélo 2008 : contresens rues Gallieni, Jacquard, Philippe de Girard, Ghesquières et XXe Siècle et accès à la passerelle sur la rocade desservant la zone du Grand

L'Adav
y
était

P D U : Plan de Déplacements Urbains
C U A : Communauté Urbaine d'Arras
L M C U : Lille Métropole Communauté Urbaine
U C : Unité centrale
U T T A : Unité territoriale de Tourcoing Armentières
U T R V A : Unité territoriale de Roubaix Villeneuve d'Ascq
U T M L : Unité territoriale de Marquè
La Bassée
U T L S : Unité territoriale de Lille Seclin

But. Étude de contresens demandée aussi dans le prolongement de la rue Martyrs de la Résistance jusqu'à la rue Victor Hugo. Pont de la rue Jules Guesde : réunion avec LMCU et CG59 à l'initiative de la Ville de Lomme pour intégrer une liaison alternative piétons/vélos dans le projet de la LINO. (Michel et Fanny).

ROUBAIX

16 septembre.

Broc' à vélos et marquage le samedi matin. (Élise Défossez, Julien Dubois, Jean Dewavrin, Sébastien et Michel)

22 septembre.

Stand d'information et conférence-débat

sur la place du vélo en ville. La conférence est précédée d'une visite à vélo des aménagements cyclables réalisés et programmés. Les programmations retenues sont les contresens des rues de Lille, Foch, contre-allée du boulevard de Gaulle, Château et Grand'Rue. Ces propositions qui émanent toutes de l'ADAV suscitent l'intérêt de l'ensemble des élus présents.

17 novembre.

GTV. La commission vélo mise en place à la demande de l'ADAV en 1996 est élargie, la municipalité considérant l'ADAV non représentative (sic) ! Le choix et la priorité des aménagements réclamés par l'ADAV sont mis en cause. Notre demande historique de contresens Grand'Rue, présentée au public et aux élus le 22 septembre, est remise en question. Les différents projets évoqués lors des précédentes réunions sont pour la énième fois présentés mais toujours pas

validés. (Fanny, Michel et R. Bodart)

Nouvelles réalisations

: contresens rue Rémy Cogghe et pistes unidirectionnelles sur la RD9.

SAINT-ANDRÉ

12 septembre.

Rencontre avec l'élu en charge de la voirie pour proposer l'instauration d'une concertation régulière et l'instauration de plusieurs contresens sur la commune. Nos propositions sont incomprises et nos demandes jugées infondées. Dur dur de faire entendre la voix du cycliste !!! (Fanny, Michel)

TOURCOING

1er décembre.

Premier GTV depuis plus d'un an. Le projet de la piste cyclable devant relier le Pont Hydraulique à la rue Chanzy est confirmé et sera réalisé au premier semestre 2007 tout comme les contresens sur le quai de Bordeaux, sur la rue de la Blanche Porte, et des pistes rue de l'Épinette. Des études de nouveaux contresens sont proposées rues des Orions, Anatole France, de Fleurus, Pasteur, de la Croix Blanche et de M a u b e u g e . L'élargissement de la rue des Poutrais permettra la réalisation de bandes cyclables. Des sas sont demandés sur le boulevard de l'Égalité. Des études d'aménagements cyclables sont demandées rue de Wailly (bandes) et avenue Dron (couloirs bus-vélo). Étude du projet de bandes cyclables avenue Allende. (Fanny et Michel)

Nouvelles réalisations

: contresens rues de Boulogne et du Petit Village piste bidirectionnelle rue Robert Schuman et pose de nombreux arceaux.

VALENCIENNES

4 octobre.

1er GTV. La municipalité mani-

fest sa volonté de favoriser l'usage du vélo, aussi l'ADAV propose de généraliser les contresens



contresens rue du Petit Village à Tourcoing

cyclables dans la zone 30 de l'hyper-centre (à l'intérieur des boulevards) et d'aménager les axes structurants. La Ville donne son accord de principe et demande à l'agglomération d'étudier la réalisation d'aménagements cyclables sur les axes convergeant de la « banlieue » vers le centre. La Ville souhaite également développer un système de location de vélo de type Vélo'v. (Fanny, Michel et Alain Legrand)

14 octobre.

Stand d'information lors du Salon *Bien-être et Environnement*.

9 novembre.

2nd GTV. L'ADAV présente les rues qui selon elle peuvent accueillir des contresens dans la zone 30 du centre ville. Nos propositions seront étudiées par les services techniques de la ville. Discussion sur la manière de traiter l'insertion des cyclistes dans les giratoires et sur la possibilité d'« ouvrir » certains trottoirs aux cyclistes. (Michel, Fanny, A. Legrand)

22 novembre.

Réunion de terrain pour étudier les possibilités d'intégrer les cyclistes sur les trottoirs du Pont Jacob. La solution envisagée serait de délimiter un espace pour les cyclistes. Un contresens cyclable sera étudié sur la rue de Lattre de Tassigny pour faciliter les échanges entre la Gare et le Pont Jacob. (Fanny, Michel et A. Legrand)

VILLENEUVE D'ASCQ

10 septembre.

Stand au *Forum des Associations*. (Frédéric Devred, D. Lalande et Sébastien)

20 septembre.

Réunion publique sur le projet de réaménagement de la rue des Fusillés. L'ADAV souhaite l'instauration de pistes cyclables unidirectionnelles plus sécurisantes que la piste bidirectionnelle actuelle. (F.Devred)

26 septembre.

Commission vélo : notre demande de contresens rue des Victoires est validée. Pour le reste cette commission tourne en rond et peu de choses concrètes s'en dégagent à l'image du traitement de la rue Jean Jaurès réclamé par l'ensemble des participants mais jamais pris en compte par la Ville. (Michel, F. Devred)

13 décembre.

Réunion publique sur

le projet de réaménagement de la rue des Fusillés. Le projet doit intégrer des pistes unidirectionnelles. (F.Devred)

WAVRIN

26 septembre.

Réunion de terrain pour étudier l'accessibilité et les besoins en aménagements cyclables de la zone d'activité. (Michel)

AF3V

18 novembre.

Participation de l'ADAV au Conseil d'Administration de l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes. (Michel)

ESTERRA

5 décembre.

Présentation de la fiche Vélos, camions, attention ! aux animateurs de sécurité routière qui sensibiliseront les chauffeurs de camions-poubelles à la conduite à adopter envers les cyclistes.



contresens rue Rémy Cogghe à Roubaix



POUCE ! POUSSE !

Dans ma ville (Saint-André), il y a un chemin où avant d'y passer à vélo, il est sécurisant de brûler le feu pour ne pas trépasser. Ceci à cause d'un terre-plein scellé au beau milieu de la route sur une distance d'au moins cent mètres. En brûlant le feu, j'évite l'angoisse des voitures qui n'ont pas assez de place pour me dépasser en troisième.

Habitée par ce procédé, totalement illégal j'en conviens, mais la DDE n'a qu'à penser avant d'installer ce fichu talus au beau milieu de mon chemin, un jour, alors que je glissais à vive allure sur mes caoutchoucs, le klaxon d'un tuning me fait sursauter de terreur. Excédée, je stoppe au beau milieu du chemin, pose pieds à terre et me retourne sur ce monstre pour lui demander s'il a un problème. Le gars ne sort pas et me parle à travers son pare-brise teinté made in Chinese. N'entendant pas ce qu'il avait de si intéressant à dire, je lui demande de sortir. Il bouge pas. Les autres voitures restent toutes immobilisées. Concert de klaxons. Une dame, aux fesses trop lourdes pour faire du vélo, sort furax de sa voiture et me raisonne : « M'enfin Madame, vous voyez pas que vous gênez ? »

C'est bien ça le problème. Et ça m'inquiète ce nouveau mouvement d'agressivité motorisée. Ça fait un bout de temps que je le remarque alors permettez-moi de l'écrire.

En 90, on a créé l'ADAV par trop plein de carburants. Ça c'était bien calmé en 96 grâce à la grève de récession des transports en commun. Mais aujourd'hui, ça recommence.

Transparents, qu'on est. Les seules fois où on nous remarque c'est pour entendre une pluie d'insultes même sous la pluie. Je m'interroge. À l'heure où Lille installe ses bureaux pour faire de Paris sa banlieue, comment dire « Pouce ! ...Toi de là... » aux 4X4 soixantedingues qui escaladent notre citadelle sans jamais réaliser qu'une traction n'a pas encore d'ailes ?

Déjà qu'en voiture c'est pas le pied alors à vélo... j'ai même failli mourir, un jour de plein soleil, rue Faidherbe dont les bandes cyclables ont été supprimées pour Lille Capitale Européenne. Un jeune a ouvert sa portière juste à temps pour que j'arrache sa moquette. Surpris qu'il était : tiens, une extra terrestre...

Certes, maintenant y'a plein de pistes cyclables dignes de la faille des Tours Opérateurs Hollandais qui, à une époque révolue, faisaient fortune en envoyant des bus entiers de touristes contempler nos tracés en guise de prescription thérapeutique par le rire... Mais comment faire comprendre aux 4 roues qu'on en a une paire ? Que leurs fichus warnings sont utiles partout sauf sur nos galeries ? Comment rester Zen, comme un chauffeur de « Pousse-pousse » de Bombay ? Oui parce que lorsqu'ils vont venir à Lille voir l'état de santé mentale des 4X4, ils vont certainement vouloir nous concerter afin de développer un commerce équitable de développement participatif par le respect.

Non, vraiment comment interpellier les chauffards qui refoulent le syndrome du petit vélo dans la tête ?

Comment leur expliquer que sur une main il n'y a pas que le majeur qui sert de langage non verbal ?

Il y a aussi le pouce. Celui qui juge. Et franchement tant qu'à rouler, autant le faire juste.

Sophie Chiche

Diverses raisons pour se mettre en selle

En ce temps là, après l'école primaire du village, c'était l'usine et ses hauts-fourneaux où l'on partait travailler la musette sur l'épaule, ou le collègue de la petite ville voisine, à condition de réussir l'examen d'entrée en sixième.

Tous les petits collégiens maîtrisaient alors la lecture et l'orthographe. C'était il y a bien longtemps !!

J'enfourchais alors pour aller au collège mon deux-roues propulsé par mes jeunes jambes. Les cinq ou six kilomètres se faisaient en un petit peloton : les quelques collégiens du village se retrouvaient vers les sept heures vingt sur la route nationale en haut du village. Route pavée en son milieu et présentant des nids de poules sur les bas-côtés. Pas de dérailleur à l'époque, même développement pour le plat et les côtes grimpees parfois debout sur les pédales, la seule danse que j'ai pratiquée !!

Quand l'hiver était trop rude, les routes fraîchement enneigées ou trop glissantes, le froid sibérien, on prenait le train avec les ouvriers se rendant à l'usine. Il fallait alors payer le transport ce qui aplattissait encore un peu plus la bourse des parents. Le vélo me permettait aussi pendant les vacances scolaires de me rendre chez mes grands-parents. Ils étaient fermiers ; j'empruntais alors chemins creux, ruelles ou simples sentiers, pour me rendre au champ de luzerne offrant

son nectar à de nombreux papillons ou au bord du ruisseau grouillant de vie ; je prenais ainsi un véritable bain de nature. Crevaisons, remplacement des patins, des câbles de frein, rupture de chaîne ; entretenir ou réparer apprend également à savoir utiliser ses mains et vous donne le sens de la responsabilité et de la sécurité qui dépend de votre machine.

C'est à la retraite que j'ai véritablement repris la pratique du vélo, pour faire les courses dans mon quartier, aller à des réunions ou explorer la campagne voisine, campagne qui hélas se réduit sans cesse. Une constatation : je me sens mieux en descendant du vélo qu'en l'enfourchant : plus dynamique, plus souple, les articulations bien déliées. En vacances, je l'emporte ou j'emprunte ou je loue ; c'est selon.

Vélo pour aller en classe donc puis pour se maintenir en forme.

Le vélo peut être un métier pour le marchand de vélos ou le coureur cycliste. On entre ici dans le monde de la compétition : rouler à se faire mal, très mal ; cela pour la gloire et /ou l'argent. Le Tour de France cycliste, de plus en plus critiquable, trop inféodé à l'argent. Un tour de France à vélo qui curieusement prend l'avion de temps à autre ; un rappel : le kérosène échappe à la taxation des carburants ! C'est comme cela qu'on lutte contre l'effet de serre !! Le transport aérien de spécialistes de la produc-

tion d'énergie musculaire me semble un non-sens. Gaspillage organisé, le Tour est devenu un grand cirque avec une caravane publicitaire dont le but est de nous faire consommer plus, toujours plus, sans discernement.

Fort heureusement il existe d'autres cyclistes aux motivations bien différentes. Je les ai rencontrés à l'ADAV. Je crois que beaucoup, sinon tous, méritent le qualificatif d'éco-cyclistes. Je les ai accompagnés lors de manifestations pour le vélo en ville ou contre l'A24 et j'ai apprécié leur dynamisme, leur implication. La pratique du vélo va alors au-delà du simple déplacement, elle témoigne de soucis envers notre environnement. Soucis de montrer comment

lutter contre l'effet de serre, comment rendre paisible et conviviale la vie en ville. Ah, qu'il ferait bon vivre si l'exemple était suivi, par adhésion volontaire ou encouragé par Monsieur Vélo dont l'efficacité m'apparaît comme réduite sinon nulle. Madame Nelly Ollin ne me semble pas plus efficace pour la promotion du vélo. Heureusement que ça bouge à la base ! La lecture de *Vélocité* ou du journal de l'ADAV me confirme les motivations de nombreux cyclistes.

Roulons pour nous-mêmes et pour que l'on nous imite. La planète ira mieux.

Daniel Hivet



BULLETIN D'ADHÉSION

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'heurOvélo
- Adhésion individuelle 14 €
- Adhésion chômeur ou étudiant 8 €
- Adhésion couple 25 €
- Adhésion famille 25 € + 1 € par enfant (3 personnes = 26 €; 5 personnes = 28 €)
- Membre de soutien 25 €
- Association 25 €
- Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurOvélo" 8 €
- 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 _____ € à l'ordre de L'ADAV.
- Prénom : _____
- Nom : _____
- Adresse : _____
- Code postal : _____
- Ville : _____

- Profession : _____
- Téléphone : _____
- Courriel : _____ @ _____
- Date de naissance : _____ / _____ / _____

plus d'infos sur :
www.droitauvelo.org

1 **Mercredi 10 janvier 2006 :**
Conseil d'administration : 19 h à la MNE.

1 **Samedi 20 janvier 14 h MRES (ex MNE) Assemblée Générale sur le thème "Les Plans de Déplacements Scolaires" suivi de la 2^e galette des rois des Adaviens. Un écarteur de danger offert à chaque Adavien présent et à jour de sa cotisation.**

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. Faites vivre l'association en venant à l'AG.

1 **Samedis 3 février, 3 mars et 7 avril (tous les premiers samedis du mois) :**

Atelier vélo de l'ADAV (10 h à la MRES).

Les articles pour le prochain Heurovélo (n°54) doivent nous parvenir avant le 19 avril 2007

Attention, mise en fourrière !

12 novembre - Depuis quelques jours, des équipes engagées par la Ville s'affairent à récupérer les 2000 supports pour vélos répartis dans la métropole afin de les entreposer pour l'hiver. Et tant pis pour ceux qui y avaient laissé leur bicyclette cadenassée. Ils devront aller la réclamer à la fourrière municipale. Tôt hier matin, des employés, torche en main, sectionnaient les cadenas reliant cinq vélos à un support. Dans les deux camions qui les accompagnaient, plusieurs dizaines de bicyclettes avaient été embarquées. Visiblement, les propriétaires n'avaient pas vu l'avis collé sur le support les prévenant de cette opération.

«On doit retirer ces supports pour faciliter le déneigement des trottoirs», dit Darren Becker, porte-parole de la Ville. **On fait cela chaque année à pareille date.**» M. Becker n'a

pas été en mesure de préciser le nombre de vélos récupérés par les autorités. Mais on peut l'évaluer à quelques centaines. Le porte-parole de la Ville a tenu à préciser que les propriétaires pourront récupérer leur vélo à la fourrière municipale.

«On prend une photo de chaque bicyclette pour faciliter les recherches.»

Cette opération sera probablement la dernière du genre. La Ville songe à un nouveau système. **«Nous voulons installer des supports qui pourraient demeurer en place tout l'hiver sans pour autant nuire au déneigement, dit Darren Becker. Le membre du comité exécutif responsable du transport en commun, André Lavallée, a promis des mesures pour favoriser l'essor du vélo.»** (Mario Girard - La Presse)

Ah ! oui... Tout ceci se passe à Montréal ! **B.C.**

QUAND ON S'PROMENE AU BORD DE L'EAU...

Coup de chance. C'était un de ces dimanches ensoleillés d'arrière-saison qui vous donne une furieuse envie d'enfourcher votre fier destrier à deux roues pour fuir les zones urbaines à la recherche d'un coin de nature.

Le 10 septembre, une vingtaine de cyclistes a répondu à l'appel de l'ADAV pour quitter Lille aux aurores, direction Wattignies puis le Parc de la Deûle par les chemins de traverse et les

Un petit poème destiné à tous les randonneurs d'automne qui savent que dans nos régions, peu importe le profil du parcours. L'important c'est le vent.

- Je vais à vélo vent de dos
- Le rayon affûté et le dos bombé
- Je ne pédale pas, je vole
- Je vais avec le vent
- Je tourne les jantes, vidéo silencieuse
- Le long de rubans verts qui défilent
- Mes pneus résonnent sur l'asphalte
- Caresses qui me raccordent au monde
- Je vais à vélo vent de dos
- Le bruissement des feuilles,
- Le sifflement des antennes,
- Je rattrape les odeurs de l'automne



Photo M. Chabat

voies de halage.

En chemin, nous avons fait une halte au «pique-nique géant» (et musical) organisé par les associations de Santes sur le site de La Gîte, à deux pas du jardin Mosaïc.

En attendant de vous retrouver pour une prochaine sortie, je tiens à remercier Daniel, notre guide tout au long du parcours, ainsi que les salariés de l'ADAV pour leur aide dans l'organisation et leurs précieux conseils.

Judicaël Potonnec

En suivant la courbure des peupliers
Je me déploie de la selle
Petite bosse danseuse et hop
Je vais là où le vent mène

Mais le chemin s'arrête
Cul-de-sac ; il faut faire demi-tour
La besace est vide, le bidon léger
C'est l'heure du déjeuner
La nature devient bruyante
Les mouches agressives pour les yeux
Les kilomètres s'allongent
Il faut rentrer, le vent dans le nez

Eric Lulé

3-4 petites pièces pour vélo

Vincent Warin & Pierre-Jean Carrus
Compagnie 3.6/3.4.

22, 23 et 24 mars

Théâtre du Prato

6 allée de la Filature, 59000 Lille
03 20 52 71 24

Pour un vélo, une scène c'est à la fois trop grand et trop petit.

On y limite les trajectoires, on y tourne en rond, on y trace des lignes, on y fait du sur-place.

Mais un vélo même immobile est déjà un voyage possible. Sur une scène il peut voler, il peut dérouter des kilomètres de routes et installer un horizon à votre insu.

Le vélo est aussi un moyen pour vous transporter. Spectaculaire et poétique, décalé et sensible, teinté d'humour :

tout l'univers d'un homme sur un vélo.



Vincent Warin débute la pratique du BMX comme sport (champion de France et vice champion du monde en 1991). Médaille de bronze et Prix du Cirque du soleil au XX^e festival du cirque de demain en 1997, il se consacre désormais entièrement au monde du spectacle vivant : cirque contemporain (Cirque Baroque, collectif AOC, Carles Santos, Pierre-Jean Carrus...), mais aussi danse et théâtre (Blanca Li, Gilles Dejacque, Doreen Vasseur...). La création d'un spectacle en solo serait un point d'aboutissement de sa démarche de recherche artistique, ou un nouveau départ. Un aventurier et un poète du vélo.

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 : ISSN 12510602 ; périodicité trimestrielle. Conception ADAV.
Le numéro : 2 euros ; gratuit pour les adhérents.
Toute suggestion est la bienvenue.
Directeur de la publication : Benoît Cousin.
Illustrations de couverture et des pages intérieures : Laurent Libersart. Mise en page : Nicolas Floquet, Sébastien Torro, JF Charvet. Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Pascal Coquerelle, Benoît Cousin, Jean

Dewavrin, Julien Dubois, Daniel Hivet, Paul Lueur, Yves Maerten, Judicaël Potonnec, Pierre-Antoine Raux, Fanny Steinmetz, Sébastien Torro-Tokodi Jean-Pierre Verhille. 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 : 900 ex
Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être sûrs de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de téléphoner avant de vous déplacer : 03 20 86 17 25. Permanences tous les premiers samedis matin du mois, en même temps que les ateliers.