



Journal détailléur l'heur vélo

Mai
07

n°54

Sam 2 et dim 3 juin
Fête du vélo
Broc'à Vélo
Vélorution
25 ans de l'Adav
Balade
campagnarde

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

CORRESPONDANTS

Roubaix, Loos et le CHR, le comptage P2

Valenciennes P10

PAYS BAS

Le vélo, fragment de la culture néerlandaise

Travailler à vélo P3

VÉLO PRATIQUE

Courses à vélo

Beau temps : pas pour nos poumons

Un tricycle solaire P4

VIE DE L'ASSO

Tout sur l'AG 2007 P6

MILITANT

La vélorution P7

NOUVELLE

L'inconnue dans la maison P7

NOUVEAU

Un vélociste dans le Vieux-Lille P11

VÉLOÉSIE

Le palindrome de ma grand mère (qui fait du vélo) P11

AMENAGEMENT

L'Adav y était P12

ÉVÈNEMENT

1^{er} week end de juin : la fête du vélo P16



NOUVEAU SERVICE
SOS vélo, des stations de dépannage mises à disposition dans la métropole p 3

DOSSIER SPÉCIAL COÛT



Le vélo un mode de déplacement super économique p 8-9

Histoire de comptage

Septembre 2006, nous mettons en place un nouveau point de comptage au Pont de Tournai (pour ceux qui ne connaissent pas, c'est un pont à Lille qui permet d'accéder à Fives et Hellemmes en passant au dessus des voies ferrées).

Avec les derniers beaux jours, les résultats sont encourageants. Les cyclistes sont là et empruntent les nouveaux aménagements cyclables (bande de chaque côté du pont et également dans la rue de Saint-Amand qui part vers Villeneuve d'Ascq). Puis vient l'hiver et le long automne. La courbe de comptage se met à suivre irrémédiablement une pente descendante. Dans la brume matinale, le désespoir du compteur me gagne. Je passe de longs moments dans l'attente, engourdi par le froid humide. De temps en temps un cycliste, quelques têtes habituelles. L'heure de comptage finie, je me dis que la prochaine fois je compterai les scooters, au moins ça m'occupera.

Mois de mars. L'espoir revient. Une journée

J'encourage, bien sûr, tous les adhérents de l'ADAV à s'engager sur de nouveaux points de comptage.

magnifique s'annonce. C'est sûr les vélos vont revenir. Les mauvais jours sont derrière nous... Grosse désillusion. C'est la pire heure de comptage depuis le début. Les cyclistes ont-ils décidé d'abandonner le Pont de Tournai ?

Mois d'avril, je me lève tôt sans plus y croire. Il faut bien continuer. Mais là, miracle, les cyclistes sont de retour. Où étaient-ils passés pendant tous ces mois gris ? Pourtant les conditions sont les mêmes qu'en mars : beau ciel bleu, température matinale fraîche, période de vacances.

Les explications sont sûrement à trouver ailleurs. Au fond, les cyclistes, ces mammifères étranges, ne seraient-ils pas tout simplement, à l'instar des reptiles ou des insectes, des

animaux à sang froid, ayant besoin de longues période d'ensoleillement (comme ce fut le cas ces dernières semaines) pour sortir de leur repos hivernal ? En effet, ce sont sûrement des raisons physiologiques qui empêchent les cyclistes de s'épanouir tout au long de l'année. Certes, on en voit encore quelques-uns en hiver. Mais ce ne sont que quelques cas isolés, comme certaines fleurs qui fleurissent trop tôt, ou certains oiseaux qui décident de ne plus migrer, parce que finalement ce n'est pas si mal ici.

Jean-Baptiste Boulange

PS J'encourage, bien sûr, tous les adhérents de l'ADAV à s'engager sur de nouveaux points de comptage, notamment en dehors de Lille. Faire un comptage ne prend qu'une heure par mois et c'est plutôt sympa, même s'il faut s'astreindre à être régulier. Cela permet d'acquérir des données très intéressantes sur les déplacements à vélo et de pouvoir développer notre argumentaire pour leur promotion. Car ne vous inquiétez pas trop quand même, le vélo est plutôt en bonne santé si on se réfère à l'ensemble des points de comptage en place.

N'hésitez pas, rejoignez les compteurs. Renseignements auprès de l'ADAV.

CHRU :

il est temps de passer à l'action ... !

Le groupe « aller en vélo au CHRU » dépasse maintenant les cinquante membres et va pouvoir réclamer des aménagements contre le vol des vélos (locaux fermés dans chaque bâtiment et arceaux devant chaque entrée). Les instances concernées (faculté et direction de la sécurité du CHR) ont été rencontrées et « sensibilisées ». Passons au concret : des échéances vont être réclamées...

Nous allons aussi interpeller le Conseil Général du Nord sur l'aménagement indispensable de la rue Ambroise Paré côté Loos et du pont du faubourg de Béthune à Lille.

Pascal Coquerelle

Loos : ils sont beaux les arceaux, ils avancent les contresens... !

L'année 2007 voit arriver, à Loos, les premiers aménagements cyclables réclamés lors des commissions vélo : la pose d'arceaux devant la plupart des bâtiments publics a débuté (20 arceaux prévus), les premiers contresens seront réalisés rues Mirabeau et Brossolette (près d'un kilomètre de long), ainsi que dans les rues à sens unique entre le quartier des Oliveaux et le boulevard de la République. La réfection de la place du marché s'accompagnera également de la mise en place d'arceaux et de contresens.

Pascal Coquerelle

Les Contresens dans Roubaix

L'inauguration fictive par l'ADAV d'un contresens dans la Grand' Rue (entre la Grand-Place et la place de la Liberté), le 12 mars 2007, n'a pas seulement fait réagir nos élus municipaux du Groupe Travail Vélo...

...Mais également beaucoup de roubaisiens qui m'ont téléphoné suite aux communiqués de presse parus : les uns pour se renseigner sur les contresens, les autres pour nous soutenir dans notre « bon sens ». Et aussi, combien de sympathisants nous ont remarqués à la télé, c'est fou le nombre de téléspectateurs qui regardent les actualités régionales de FR3 !

Toute la presse locale, ainsi que la télé régionale, a joué le jeu et ce fut une action bien ficelée et réussie.

Merci à nos adhérents qui ont pu se libérer et qui sont venus nous accompagner et spécialement à notre ami et vétéran Gérard Hochin toujours présent pour de telles occasions. Bravo aux quelques



élus présents qui nous ont manifesté leur soutien.

Pour conclure, ce fut une bonne opération. Une opération à renouveler si le besoin s'en fait sentir. C'est l'occasion de nous faire connaître et croyez-moi cela porte ses fruits.

Raymond BODART,
correspondant local de l'ADAV à
Roubaix

N.B. À l'heure de la mise sous pli de notre revue et malgré les réactions de nos élus dans la presse, la ville ne s'est toujours pas prononcée sur la suite qu'elle donnera à nos propositions pour développer la pratique du vélo à Roubaix. Bientôt arriveront les vacances pendant lesquelles tous les travaux seront bloqués, puis viendra septembre pour rediscuter... Mais les échéances municipales approchant, les engagements se feront rares. En attendant, nous sommes assurés de l'ouverture pour ce printemps des contresens des rues du Vieil Abrevoir et Decréme, puis de la Grand' Rue. Affaire à suivre...



La pose d'arceaux devant la plupart des bâtiments publics a débuté.

Elections

Le thème des transports a été singulièrement absent des récents débats électoraux ; il y a pourtant en ce domaine des enjeux de société essentiels à notre avenir.

On a certes évoqué les risques de dérèglement climatique liés à notre consommation excessive d'énergie, formulé quelques vœux pieux sur le développement des transports collectifs, mais bien peu débattu des décisions d'aménagement du territoire à prendre pour enrayer l'effroyable croissance des besoins de mobilité des personnes et de trafic des marchandises. Comme si l'économie des déplacements était contraire à la qualité de la vie, comme si remettre en cause la prééminence de l'automobile et des transports routiers, et le surinvestissement dont ils bénéficient depuis tant d'années risquait d'effaroucher l'électeur, alors qu'ils ont, par un financement insuffisant des transports publics, gravement porté atteinte à l'égalité d'accès de tous aux déplacements, pénalisé les usagers des modes doux et provoqué l'hécatombe que l'on sait.



Des milliers de morts, des dizaines de milliers de blessés chaque année : malgré une prise de conscience et une baisse progressive du nombre de ses victimes dans notre pays, la violence routière y reste à un niveau insupportable (et l'ADAV qui vient récemment de perdre un de ses membres, n'a pas été épargnée) ; et à l'échelle mondiale, le développement anarchique du trafic en fait un

des fléaux actuels, notamment pour la jeunesse, comme vient de le rappeler un rapport de l'OMS.

La présence nombreuse de vélos et leur visibilité sont un des meilleurs moyens pour apaiser progressivement nos rues : plutôt que de vous lamenter sur votre misérable ou solitaire condition de cycliste urbain, pensez à rejoindre ou créer dans votre ville un de nos groupes d'usagers, devenez correspondant local de l'ADAV : vous pourrez participer aux GTV (Groupes Travail Vélo), qui commencent à peser réellement sur les politiques cyclables mises en œuvre par les communes. Les succès déjà obtenus ici et là sont encourageants pour l'avenir, nous espérons qu'ils feront tache d'huile et seront de nature à susciter, pourquoi pas, une émulation entre les villes : plus que jamais, demandons le droit au vélo !

Et pour rassembler ses adhérents et sympathisants, l'ADAV se mettra en quatre (mais toujours sur deux roues) à l'occasion de la *Fête du Vélo* le week-end des 2 et 3 juin, et proposera différentes manifestations (à lire dans ce numéro et à suivre sur le site www.droitauvelo.org). Elle vous attend nombreux à ces rendez-vous.

Benoît Cousin

NOUVEAU

SOS vélo, des stations de dépannage mises à disposition dans la Métropole

Un nouveau service proposé par l'ADAV aux commerces qui accepteront de mettre à disposition du public une pompe et du petit matériel de réparation pour faire face aux petites pannes. L'idée est simple : en échange de ces outils prêtés par l'association, les magasins et cafés accepteront d'apposer sur leur vitrine ce macaron de la taille de celui désignant les établissements qui acceptent les chèques déjeuner, et offriront ce service à toute personne de passage chez eux. De quoi éviter bien des soucis quand on n'a pas sur soi l'équipement nécessaire. Par la suite, les points SOS vélo proposant ce service seront répertoriés sur une carte consultable sur le site de

l'association. Le *Café Citoyen* offre, grâce à l'ADAV, ce service depuis le mois de septembre. D'autres lieux sont à venir, et n'hésitez pas à en parler à vos commerçants.

Merci à MariOn, adhérente de l'association, pour son beau travail d'illustration.



Un permis à points vélo ?

Le 1^{er} avril 2007, notre président (celui de l'ADAV) a eu l'idée d'instaurer un permis à points vélo.

- Au départ, vous partez avec un capital de 12 points.
- 9 points en moins si vous circulez sans freins.
- 5 points en moins si vous circulez sans éclairage.
- 5 points en moins si vos freins sont défectueux.
- 2 points en moins si l'une de vos roues est voilée.
- 3 points en moins si vous roulez avec des pneus usés ou sous-gonflés.
- 4 points en moins si vous êtes verbalisé par les forces de l'ordre pour avoir franchi un feu rouge, un « stop » sans vous arrêter (ou toute autre cause).
- 6 points en moins si vous n'êtes plus à jour de cotisation ADAV.

Pour récupérer les points perdus pour raisons techniques, il vous suffira de faire réparer votre vélo. Pour ceux perdus pour défaut de cotisation, il faudra réadhérer. Pour récupérer ceux perdus pour verbalisation, vous devrez venir donner un coup de main à l'atelier vélo organisé par l'ADAV ou écrire à votre mairie pour réclamer des aménagements cyclables.

Ce projet a été approuvé par le trésorier, le vice-président chargé des relations avec les adhérents, les vélocistes et les bénévoles de l'atelier vélo. Sa mise en application est prévue pour le premier avril 2008.

Jean Dewavrin

Des amendes moins chères pour les cyclistes :

La ville de Strasbourg va expérimenter un système d'amendes minorées pour les infractions commises par les cyclistes, les contraventions actuellement en vigueur étant identiques à celles infligées aux automobilistes.

Le 27 février dernier, la maire de Strasbourg a obtenu du ministère de l'Équipement l'autorisation de la mise en œuvre de cette expérimentation

(La Gazette des Communes).

Vélopousseurs à emprunter

L'ADAV invite tous ses adhérents à emprunter nos monopousseurs pour permettre à des personnes en situation de handicap de profiter de joies de la balade. Renseignements à l'ADAV ou auprès de Yves Maerten :

06 84 01 77 51

Contre-courant

A Lille, la police nationale vient de dissoudre sa brigade à vélo.

Y.M.

Le vélo : trait de la culture néerlandaise

Fin 2006, une commission a été créée afin de déterminer quelles pouvaient être les caractéristiques les plus à même de définir la culture néerlandaise. Des premières écritures à l'heure, elles sont

Dans son numéro de janvier/février 2007, la revue de l'association, le *Vogelvrije Fietser* « le Cycliste libre comme un oiseau » plaide pour y intégrer la bicyclette comme facteur déterminant de cette civilisation. Enquête.

Pour s'assurer du bien fondé d'une telle requête, le *Vogelvrije Fietser* a fait appel à deux historiens qui se sont penchés sur la question.

Hans Buijer, chercheur à l'université de Eindhoven, spécialisé dans tout ce qui a trait à la rue de 1860 à 1940, et Herman Pleij, chercheur en littérature. Lui pense que le vélo est expression de l'Égalité, que les Néerlandais ont une aversion pour la hiérarchie qui remonte à la nécessité pour la population d'être solidaire dans sa lutte contre les eaux.

Normalité Mais s'engager dans cette bataille en l'absence totale de dirigeants n'était pas chose abordable. Pour autant, les chefs ne devaient pas s'éloigner trop du peuple, et quoi de plus normalisant que de se montrer à vélo. Quand ce n'était pas le cas, c'était pour s'en démarquer, comme l'actuelle reine Beatrix, qui contrairement à sa mère et à sa



Wilhelmine, reine des Pays-Bas de 1890 à 1948

L'historien cite le sommet européen d'Amsterdam en 1997 au cours duquel les participants ont été invités à monter à bicyclette.

grand-mère, n'a jamais souhaité apparaître en public en selle. Son fils semble – heureusement – prendre des orientations différentes. Pour aller dans ce sens, l'historien cite le sommet européen d'Amsterdam en 1997 au cours duquel les participants ont été invités à monter à bicyclette. Ce n'était pas le fruit d'une action militante, mais bien une demande spécifique du gouvernement.

Calvinisme Ce sentiment d'égalité véhiculé par le vélo expliquerait aujourd'hui encore pourquoi, à la différence des autres pays européens, le vélo continue d'être ainsi plébiscité. D'après Herman Pleij cela a à voir avec la mentalité calviniste. La mobilité doit pouvoir être méritée. Partout ailleurs on fait de la place à l'automobile. En Chine, en Indonésie, on interdit aux cyclistes d'accéder au centre des villes.

L'individualisme joue lui aussi un rôle majeur. Le vélo en est l'outil idéal. Il évite d'avoir à subir la promiscuité dans les transports en commun. C'est dans l'entre-deux-guerres que la bicyclette acquiert ses lettres de noblesse, à un tel point que la vitesse dans certains secteurs est limitée. Des agents de la circulation font alors leur

apparition. Mais les cyclistes n'y attachent que peu d'attention, ils continuent leur chemin sans se soucier de fonctionnaires qui sont tenus de rester à leur poste. « Le Néerlandais refuse de recevoir des leçons de quiconque, ce qui se traduit sur la chaussée par le passage systématique au rouge. » Chacun détermine s'il est en mesure de passer.

Urbanisme Pour beaucoup d'étrangers, on prend le vélo si facilement aux Pays-Bas en raison du peu de dénivelé. Londres, Paris ou Berlin ne sont pas plus vallonnées, ce n'est pas pour autant que les gens se déplacent beaucoup à vélo.

Les villes néerlandaises sont caractérisées par de petites rues étroites et de nombreux canaux. Dans les autres villes européennes, les centres historiques ont été balayés pour en faire de grandes avenues où il devenait aisé d'y faire circuler les troupes pour réprimer les soulèvements populaires. Les Pays-Bas sont un pays de commerçants, on n'y a pas construit d'immenses boulevards pour les défilés militaires. Alors le vélo est resté le meilleur moyen de se rendre d'un endroit à l'autre sur de courtes distances.

« L'automobiliste est un cycliste fainéant » selon Buijer.

D'après l'article de Michel Slütter Sébastien Torro-Tokodi

Au travail à vélo... des trajets quotidiens qui réduisent la pression artérielle.

Se référant aux travaux de recherches dirigés par un universitaire belge, l'association des cyclistes néerlandais est allée voir d'un peu plus près ce qui se passe du côté du vélo au travail.

Bas de Geus, chercheur à la Vrije Universiteit de Bruxelles, a mené une enquête pour mesurer les effets du vélo sur la santé. Lui-même fervent cycliste, il s'est posé la question sous trois angles : savoir si des améliorations sont mesurables à partir d'une utilisation du vélo au moins à trois reprises dans les déplacements hebdomadaires ; savoir si l'influence sur les taux de cholestérol et de graisse est quantifiable ; enfin savoir si l'humeur générale en bénéficie également.

Étude

Sur un échantillon de 80 personnes prêtes à jouer le jeu pendant un an, 65 se déplacées en

vélo et 15 ont conservé leurs habitudes de mobilité (voiture ou transports en commun). Après six mois, il s'est avéré que les utilisateurs de la bicyclette ont gagné en masse musculaire, surtout ceux qui n'avaient pas l'habitude de faire de l'exercice (évidemment plus on part de bas, plus on a de facilité à y gagner).

Les effets secondaires ont eu leur importance puisque la plupart d'entre eux ne ressentaient plus de difficultés à monter des escaliers et les prenaient ainsi plus facilement, rendant leur activité physique plus fréquente. Du même coup leurs sorties à vélo le week-end se multipliaient (un cercle vertueux en somme). Ils ont rapidement moins senti la charge

du stress au travail.

Un questionnaire

Pour évaluer quels pouvaient réellement être les freins à l'utilisation du vélo, ce même chercheur a soumis un questionnaire à 400 autres participants. D'après lui, « ceux qui roulent tout le temps à vélo ne se plaignent pas du mauvais temps, ceux qui ne l'utilisent pas y trouvent un bon argument pour ne pas s'y mettre. » Un autre prétexte est celui de l'aspect indispensable de la voiture, la nécessité d'être bien présenté, en costume, à son arrivée au travail. C'est au contraire l'environnement social qui va avoir raison de ces préjugés. **Les douches au travail ne**

sont pas non plus un argument décisif. Leur présence aide à continuer à circuler à vélo, mais pas à s'y mettre. Le facteur le plus efficace reste une hiérarchie qui s'enthousiasmerait pour ce mode de transport. Des employés d'une entreprise bruxelloise en sont un parfait exemple, puisque depuis que leur directeur organise des sorties à vélo pour découvrir la capitale autrement, la moitié d'entre eux plébiscite maintenant ce mode de transport pour se rendre au travail. Ce qui n'est pas rien pour une ville où les déplacements domicile-travail à vélo ne représentent qu'un petit 2%.

Jolinda van Hoogdalem (traduit du Néerlandais par Sébastien Torro-Tokodi)

Le Tricycle à Assistance Électrique

Comment ça marche ?

Une batterie est chargée par l'énergie solaire captée sur le toit de la maison. Cette solution évite de transporter des panneaux solaires sur le tricycle et permet de s'affranchir de la météo. En Europe, la puissance du moteur électrique est limitée à 250 W et la vitesse du véhicule est limitée à 25 km/h. Un capteur reconnaît le pédalage effectif pour mettre en service le moteur. Un accélérateur permet de doser l'assistance. L'assistance électrique est coupée dès que les freins sont actionnés ou qu'il n'y a plus de pédalage. Le moteur coupé est alors en roue libre. Autonomie : ± 30 km à 25 km/h. Vent de

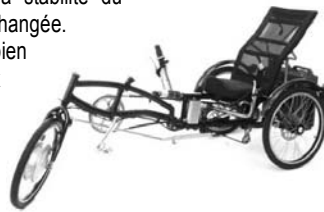
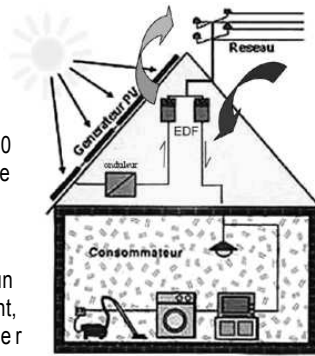
face, la vitesse reste très proche de 25 km/h.

Le tricycle à assistance électrique solaire est devenu « ma première voiture ». Mon trajet de 17,5 km Les Weppes - Lille Moulins en tricycle à assistance électrique dure 47 mn ± 5 mn, en vêtements de ville, sans transpirer, avec ou sans vent (le même trajet en voiture dure 47 mn ± 25 mn). Coût de mon trajet : 0 € (le soleil est gratuit). Coût sur base EDF : 0,02 € (1 € / 1000 km). Ajouter 0,03 €/km pour la décote et le remplacement des batteries après 500 cycles de recharge, soit au total, 0,03 à 0,05 €/km. J'évite ainsi la production de 2 tonnes de CO2

sur un an, sur la base de 10 000 km effectués par une voiture.

Pourquoi un tricycle ?

Être assis dans un fauteuil est plus reposant, permet de respirer normalement et donne une vue merveilleuse du paysage. Plus de risque de tomber sur une plaque de verglas ni de zigzags à vitesse réduite. Quel que soit le chargement, la stabilité du tricycle reste inchangée. Le tricycle est bien vu et mieux protégé qu'un vélo.



Conclusion

L'utilisation du tricycle solaire revient à 60 fois moins cher que la voiture et ne pollue pas. Des durées de trajet très constantes, peu sensibles aux heures de la journée et au vent.

Je peux rester en tenue de ville pour aller travailler, faire les courses, me rendre à un concert, aux réunions, sans fatigue excessive. Des déplacements très durables grâce au soleil, source gratuite d'énergie disponible encore pendant 4 milliards d'années.

Marc VANMANSART

POLLUTION

BEAU TEMPS, MAUVAIS TEMPS

L'un des effets de la « vie moderne en ville » est que, lorsque le soleil brille (conditions anticycloniques = absence de vent), la qualité de l'air que nous respirons devient exécrable.

En effet, quand la région Nord-Pas-de-Calais et les grandes agglomérations ne bénéficient pas de ces régimes de vents qui balayent et dispersent les polluants, ceux-ci, issus de l'industrie et des transports routiers, stagnent au-dessus de nos têtes et par accumulation, font grimper les indicateurs de surveillance de la qualité de l'air.

Quand il fait beau, il ne fait pas bon être cycliste

Le chaud et ensoleillé mois d'avril n'a pas dérogé à cette règle paradoxale : quand il fait beau, il ne fait pas bon être cycliste, piéton, enfant en bas âge ou personne âgée.

Les niveaux de pollution de l'air ont donc atteint des niveaux inacceptables et entendre dans les médias qu'« il est recommandé de ne pas faire d'efforts physiques et de rester chez soi » est vraiment intolérable. Que dire à un enfant quand celui-ci veut aller jouer dehors alors qu'il fait beau et qu'on doit lui expliquer que l'air qu'il va respirer est dangereux pour sa santé ? Les responsables de cette situation, les automobilistes, se voient « recommander » de réduire leur vitesse de 20 km/h, mais il est probable que peu

d'entre eux suivent cette consigne. Enfermés dans leur bulle motorisée, sans aucun autre effort à effectuer que d'appuyer du pied sur une pédale, les automobilistes ne ressentent pas cette agression. Pour nous, cyclistes, il en va tout autrement. Nos narines sensibles sont immédiatement rebutées par ces vapeurs d'essence mal brûlées, par ces fumées de gazole écoeurantes. On se demande alors pourquoi on laisse circuler ces véhicules en ville sans contrôle : à combien remonte le dernier contrôle des échappements des moteurs à Lille ? Trois, quatre ans, plus ? On cherche à comprendre la logique de ces automobilistes qui se déplacent en ville à une vitesse inférieure à celle des cyclistes alors qu'ils seraient si heureux de pédaler sous le soleil et dans le calme.

En vain.

Peut-être qu'en installant des mesureurs de la qualité de l'air dans chaque véhicule, ces incontinents du volant observeraient de visu les effets délétères de leur conduite bien peu citoyenne.

Alors, jusque quand le beau temps sera synonyme de risques sanitaires ?

Faudra-t-il attendre patiemment l'épuisement des ressources pétrolières ? **Y.M.**

Transporter ses victuailles

Dans la catégorie « Je transporte mes courses », nous avons pu découvrir dans le dernier numéro le bonheur que vit Catherine Boon avec sa remorque.

Nous pouvons dire que nous avons là affaire à la version haut de gamme du transport de courses. Il faut savoir que ce genre de matériel coûte le prix d'un vélo moyen, cependant il est vraiment vite amorti au regard de ce que coûte une automobile.

Pour ma part, j'aimerais vous faire découvrir la version « simplicité volontaire » du transport de victuailles. Elle fait sourire les aficionados de la sacoche hollandaise, mais je ne doute pas que j'aurai parmi vous éveillé l'intérêt de quelques-uns pour une solution simple, pratique, efficace et peu chère.

Mes retours du marché de Wazemmes furent dans un passé récent souvent périlleux. Pas très convaincu par l'usage de saches, j'utilisais volontiers un sac de voyage que j'essayais d'équilibrer tant bien que mal sur mon porte-bagages arrière. La plupart du temps celui-ci tombait à terre au cours du voyage, et j'étais contraint d'adopter la vitesse de l'escargot pour réduire les conséquences de l'inévitable chute de mon sac.

Je ne sais plus à quelle occasion j'avais un autre sac à

anses. En fait il s'agit d'un sac de piètre qualité que j'avais trouvé aux encombrants et qui avait joué le rôle de bagage à main pour le déménagement par le train. Je le conservais car il a la faculté par son volume et sa grandeur de transporter n'importe quel bouquet de fleurs sans dégâts.

Mes retours du marché de Wazemmes furent dans un passé récent souvent périlleux.

Pour tout vous dire, il s'agit d'un sac de basket de la plus fruste facture puisque son fond est souple. Et là réside la magie de ce sac. Du fait de sa longueur et de la souplesse de son fond, vous allez pouvoir le disposer à cheval sur votre porte-bagages, en ayant pris soin d'équilibrer les masses et les volumes de vos victuailles à chaque extrémité. Oh miracle ! Votre sac se transforme en saches hollandaises, mais amovibles ! Vous abaissez le centre de gravité en dessous du plan de votre porte-bagages, votre sac est stable.

Voilà, il vous reste à vous mettre en quête du Saint Graal maintenant, car je ne sais pas où l'acheter.

Jean-Marc Olivet

Allez Lens !

À l'occasion du match Valenciennes- Lens, les jeunes supporters du Racing-Club de Lens, les « Red Tigers », ont rejoint le stade de Valenciennes à vélo. Soit 60 km aller et 60 km retour. Le football est le sport numéro un dans la région, et donc générateur de déplacements motorisés très importants.

L'initiative de ces jeunes supporters est par conséquent sympathique et rappelle qu'il n'y a pas si longtemps les amateurs de foot n'hésitaient pas à faire des kilomètres à vélo pour soutenir leur équipe.

Signalons que les amateurs de football à Lille peuvent aller au stade à vélo puisque LMCU a installé un garage à vélo au Stadium Nord de Villeneuve d'Ascq.

Y.M.

Feux intelligents

L'une des raisons pour lesquelles des cyclistes brûlent des feux (j'adore cette expression), c'est que certains feux rouges dits « intelligents » sont équipés de radars qui captent le flux de voitures et déclenchent le passage du rouge au vert. Et bizarrement, le radar ne capte pas celui du cycliste ! Trop maigre sans doute pour troubler son oeil électronique.

Au final, si l'on attend réglementairement son tour, on est obligé soit d'attendre une voiture qui alors déclenchera le feu, soit de passer entre deux changements de feux (mon exemple est un triple flux). Deux misérables petites secondes environ. Ce qui est quand même un peu juste.

La solution, c'est peut-être de zigzaguer à l'approche du progrès technico-routier.

Y.M.



Une petite centaine d'adhérents se sont réunis le samedi 20 janvier à la MRES (Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités) à Lille pour participer à l'assemblée générale de l'association ; ils ont pu écouter le brillant exposé de Christophe Winkel, de l'association belge Pro velo, sur les ramassages scolaires à vélo dans la province de Bruxelles, et découvrir, présentées par Sébastien, les actions mises en œuvre par

l'ADAV en ce domaine. L'intérêt de ces deux interventions a suscité de nombreuses questions et demandes de précisions.

Les correspondants locaux de l'ADAV ont ensuite évoqué les démarches entreprises dans

Suite au renouvellement d'une partie de ses membres lors de l'assemblée générale du 20 janvier dernier, le nouveau conseil d'administration de l'ADAV s'est réuni le 14 février et a procédé à la désignation des membres du bureau. La composition du conseil d'administration est maintenant la suivante : Benoît COUSIN, président, Véronique FAFEUR, vice-présidente en charge des relations avec les salariés, Jean DEWAVRIN, vice-président en charge des relations avec les adhérents, Etienne FOREST, trésorier, Élise DÉFOSSEZ, trésorière adjointe, Philippe DELRUE, secrétaire, Anja SCHMID, secrétaire adjointe, Raymond BODART, Jean-Baptiste BOULANGE, Jean-François CHARVET, Raymond CROSETTI, Daniel DOUULENS, Olivier DUTEL, Frédéric HÉRAN, Denis LEFEBVRE

Benoît Cousin

Bilan de l'année 2006 (Extraits du rapport moral)

Le nombre d'adhérents a fortement progressé durant l'année écoulée : 2006 s'est achevée avec 925 membres à jour de cotisation, soit une augmentation de 36 % par rapport à 2005.

L'année 2006 a été marquée par la signature définitive en février de la convention avec le Conseil Général du Nord (durée 3 ans), ainsi que par le renouvellement pour une durée de trois ans également des deux conventions avec la Ville de Lille et LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine). Des contacts récents laissent également entrevoir la perspective prochaine d'un financement de l'ADAV par la Région Nord - Pas-de-Calais.

Les partenariats avec LMCU et la Ville de Lille continuent à se montrer fructueux : plusieurs réalisations notables ont pu voir le jour grâce aux propositions et à l'insistance de l'ADAV.

Par ailleurs, la volonté exprimée de voir l'ADAV « essaimer » en dehors de l'agglomération lilloise s'est concrétisée par des contacts suivis avec les villes d'Arras, Béthune et Valenciennes. Et déjà, les premiers contresens cyclables ont vu le jour en 2006 à Arras.

En 2006, l'ADAV a obtenu une subvention du FSE (Fonds Social Européen) pour une activité liée au développement de PDS (Plans de Déplacements Scolaires) ; ce financement a permis de créer un demi-poste salarié à compter du 1^{er} août. Plusieurs actions de sensibilisation ont eu lieu à Villeneuve d'Ascq, Lallaing, Marcq-en-Barœul, Lille et Roubaix.

Après « Le bon sens des contresens » réalisé en 2004 et « À l'école à vélo » en 2005, l'ADAV a fait paraître en 2006 deux nouveaux documents :

- la plaquette « Bien circuler à vélo en ville », réalisée grâce à un financement de la fondation Norauto et éditée à 15000 exemplaires ;

- le triptyque : « Vélos, camions... Attention, danger de mort ! », financé grâce au PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) et imprimé à 12000 exemplaires.

Les « ateliers d'aide à l'entretien et aux petites réparations de son vélo » mis en place en septembre 2005, ont connu en 2006 un succès remarquable et une fréquentation soutenue, apportant à l'association de nombreux nouveaux adhérents et sympathisants. Le participant n'y vient pas pour faire réparer

leur commune, et les difficultés rencontrées ou les succès obtenus ; après l'adoption des rapports moral et financier de l'année 2006, six nouveaux membres du conseil d'administration ont été élus.

Un goûter amical a terminé l'après-midi, et chaque adavien présent et à jour de cotisation s'est vu offrir un des 800 écarteurs de danger dont l'ADAV a obtenu le financement par le PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière).

son vélo, mais pour apprendre à s'en occuper. Il est possible également lors de ces ateliers, qui se déroulent à la MRES le premier samedi matin de chaque mois, de faire graver son vélo (marquage antivol Bicycode). En décembre, les ateliers ont reçu la visite des caméras de France 3.

La récente enquête « Déplacements » réalisée en 2006 par LMCU a montré les effets encourageants d'une politique volontariste en ce domaine : là où l'offre de transports collectifs est généreuse et bien conçue, leur fréquentation explose et la part modale de l'automobile individuelle diminue ; là où les aménagements cyclables fleurissent (et constats modestement qu'il s'agit de territoires où l'ADAV est bien implantée), la pratique du vélo augmente, parfois considérablement. À l'inverse, dans les zones où rien d'audacieux n'est réalisé, la fréquentation des transports collectifs stagne, l'automobile est de plus en plus envahissante... et les derniers cyclistes disparaissent. On le voit : les pouvoirs publics, ont, plus que jamais, besoin des stimuli du monde associatif pour se montrer courageux et entreprenants.

Benoît COUSIN

Les pouvoirs publics, ont, plus que jamais, besoin des stimuli du monde associatif pour se montrer courageux et entreprenants.

La Vélorution se fait plaisir

Le premier samedi du mois de mars, l'ADAV s'est associée à la Vélorution pour l'emmener en balade.

Cinquante kilomètres : du jamais vu pour la Vélorution habituée à déambuler dans les rues de Lille et alentours ! Aujourd'hui, destination : la Belgique. On pourrait revenir avec des aménagements cyclables en souvenir ?

Une cinquantaine de cyclistes se retrouve comme d'habitude dès 14 heures sur la Grand Place de Lille, mais le départ est plus rapide car un beau parcours nous attend. Le soleil se fait de plus en plus présent. Certains diront « Il ne pleut JAMAIS le 1er samedi du mois entre 14 h et 17 h ! ». D'autres préféreront profiter du dérèglement climatique tant que c'est encore agréable... Mais la plupart suivent le guide avec plaisir pour découvrir un nouveau parcours de promenade et s'échapper de la ville.

Un exemplaire de l'itinéraire est distribué dans plusieurs groupes pour plus de liberté. Le parcours nous emmène par

Lambersart, Lompret, Verlinghem, Deûlémont, Warneton... Notre groupe de réparateurs en chef est frappé de plein fouet par des problèmes techniques sur les vélos. Un vélo hollandais s'entête à réclamer sa crevaillon. Le groupe s'effrite petit à petit mais une trentaine de cyclistes se retrouve joyeusement pour un goûter plus que mérité, après avoir fièrement passé la frontière et gravi le dernier mont (et pas des moindres !) pour profiter de la vue au pied de l'église de Messines (Mesen en Belgique).

On y est bien sur ce mont mais il ne faut pas oublier de rentrer, la moitié du parcours reste à effectuer ! Nous remontons sur nos vélos... jaunes, nous-mêmes habillés de jaune... la couleur du soleil, des énergies renouvelables car ne nous y trompons pas, le Collectif Vélorution ne rate pas une occasion, même en balade, de transmettre ses messages ; et ce 3 mars, la

Vélorution invitait à se joindre à la manifestation anti-nucléaire du 17 mars où le collectif de Lille accueillera fièrement celui de Paris venu spécialement à vélo.



Cette balade a permis de s'échapper de la ville et de découvrir un charmant village haut perché. Après moult crevaisons, les derniers cyclistes ont profité sur le chemin du retour d'un coucher de soleil sur leur droite, accompagné du lever de la pleine lune sur leur gauche... De quoi rentrer le sourire aux lèvres en attendant encore quelques heures pour l'éclipse totale.

Elise Défossez

« On y est bien sur ce mont mais il ne faut pas oublier de rentrer »

« Le Collectif Vélorution ne rate pas une occasion de transmettre ses messages »



NOUVELLE

L'inconnue dans la maison

Lorsqu'elle partit conduire en vélo les enfants à la crèche, il se mit aussitôt à la tâche. Depuis quelque temps, Patrick NEVILLE avait des doutes sur les dires de sa compagne.

Il fallait tout vérifier, tout recouper, depuis le premier jour de leur rencontre. Trop de choses avaient changé depuis.

C'est vrai qu'il ne l'avait jamais vue boire de l'alcool, manger autre chose que fruits et légumes, mais depuis quelque temps, on ne pouvait plus ouvrir les fenêtres de la maison par beau temps par crainte d'inhaler les odeurs d'une automobile passant dans le quartier.

La maison, justement, où tout devait être maintenant dans une demi-pénombre comme si elle craignait le soleil.

Les longues soirées en tête à tête qu'ils avaient passées lui paraissaient d'un autre âge. Pourtant tout semblait encore à portée de main s'il fermait les yeux.

Pourquoi avait-elle rejoint cette bande de « vélorutionnaires » qui n'étaient qu'un petit groupe au début ? Mais par un prompt renfort, ils se virent trois mille, des millions par la suite. Et puis tous ces flous sur son emploi du temps quand il était absent. Et cet accent slave, qu'elle avait au téléphone avec eux, alors qu'elle n'avait que des origines méditerranéennes.

Les vieux blues mal enregistrés de Robert Johnson, sa guitare désaccordée et sa faculté de transcender les douze mesures.

Comment avait-il pu ne pas avoir de doutes alors qu'elle avait gardé la chambre durant toute la durée de sa grossesse ? Patrick n'était pas présent lors de l'accouchement et il sentait bien que la sage-femme à domicile ne lui avait pas dit toute la vérité sur la naissance de Kéna et Nivin, des jumeaux

homozygotes aux cheveux blonds, aux yeux bleus et au teint pâle, alors que ses parents, disait-elle, avaient la peau mate et les yeux marron comme elle et que lui, Patrick était brun.

Il envisageait de plus en plus un test ADN...

L'odeur des fraises bio pour elle et le bruit des bulles de champagne pour lui, alors qu'ils parlaient encore et encore, refaisant le monde en regardant les étoiles, elle connaissait si bien la carte céleste.

Pourquoi depuis la naissance, rabâchait-elle que la planète de nos enfants méritait mieux que les voitures et les camions et que le pétrole bon marché, c'était fini ?

Pourquoi détestait-elle maintenant les bruschettas, la ratatouille ou la cataplana qu'elle savait si bien faire avant ? Trop d'ail, disait-elle !

La nuit tombait déjà. Mais

c'est sûr, demain, il la suivrait pour comprendre.

Pour l'instant, il lui fallait plus de temps car il entendait déjà les graviers de l'allée crisser sous les roues des bicyclettes, des centaines de roues de bicyclettes, de tandems, de VTT...

Patrick NEVILLE regarda ce nouveau peuple de la Terre. Il savait qu'il n'en faisait pas partie. Il savait que pour ces gens, il était une malédiction qui devait être détruite.

Il leur tourna le dos, et s'appuya au mur pour avaler les pilules.

« La boucle est bouclée, pensa-t-il au moment de sombrer dans la nuit définitive. Une nouvelle terreur est née, une nouvelle superstition s'installe dans le monde... »

Je suis une légende... »

Patrick EILLUM

Les Coûts du vélo

Dossier réalisé par Frédéric HERAN, chercheur à l'IFRESI-CNRS, paru dans *Vélocité* n° 88, déc.

Un coût est une opinion. Ce n'est pas une grandeur physique, mais le produit de nombreuses hypothèses plus ou moins discutables que l'économiste ou le gestionnaire s'efforcent néanmoins de justifier. Pour un néophyte, il est tout à fait possible d'argumenter sur la 1/ Le vélo, un mode de déplacement super économique

La marche et le vélo sont plus coûteux que l'on croit mais le sont évidemment beaucoup moins que la voiture. Même en tenant compte du temps de trajet, le vélo reste le mode le moins cher.

En 2001, Francis Papon, chercheur à l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), a réalisé une synthèse magistrale de la littérature mondiale sur la question des coûts de déplacement des modes non motorisés. Voici ces résultats en ce qui concerne les « coûts monétaires privés », c'est-à-dire les coûts supportés directement par l'utilisateur.

Pour le vélo, il parvient à une valeur de 0,13 par km (valeur 2006) qui tient compte de l'amortissement du vélo, du risque de vol ou de l'achat d'un bon antivol, de l'entretien et du temps d'entretien, des vêtements et accessoires et même de l'alimentation nécessaire. Pour un utilisateur occasionnel, le coût d'amortissement est assez élevé, mais l'entretien est bien moindre et c'est l'inverse pour l'utilisateur régulier.

Pour la marche, il obtient une valeur de 0,19 par km qui comprend le coût des chaussures, des vêtements et de l'alimentation.

Pour la voiture, la valeur de 0,45 par km que nous proposons s'inspire des résultats régulièrement publiés par l'ADEME et les revues de consommateurs, pour une voiture courante de type Clio.

Ces estimations révèlent que le vélo est le mode le moins coûteux par km parcouru, même en tenant compte de sa faible vitesse, c'est-à-dire de la valeur du temps (coût total = coût privé + valeur du temps). Et la marche est le mode le moins coûteux pour un déplacement d'une durée donnée, même en tenant compte de la valeur du temps (voir le tableau ci-dessous).

Bien entendu, ces résultats dépendent des hypothèses retenues et notamment des vitesses. Mais il faudrait que l'automobiliste parvienne à rouler en moyenne deux fois plus vite que l'hypothèse retenue – 44 km/h au lieu de 22 – pour que son coût kilométrique soit équivalent à celui du vélo. Difficile à réaliser en agglomération

2/ Le coût dérisoire des aménagements cyclables

Les aménagements cyclables, on s'en doute, sont beaucoup moins coûteux que les infrastructures destinées aux voitures ou aux transports publics. Mais

Une piste cyclable est environ 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine.



quel est l'ordre de grandeur de tels équipements et comment les comparer ? Voici quelques évaluations bien utiles pour négocier des réalisations ou une augmentation de budget.

Entrons directement dans le vif du sujet en prenant d'abord le temps de regarder les trois tableaux ci-après qui donnent un aperçu du coût de quelques aménagements. Les résultats correspondent bien sûr à des ordres de grandeur (voir l'encadré sur les questions de méthode). Ils sont présentés de façon à faciliter les comparaisons : même unité de mesure et précisions sur certaines caractéristiques (capacité, surface).

Comparaisons édifiantes

Ainsi, il apparaît qu'à débit identique, une piste cyclable est environ 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine, 50 fois moins chère qu'un métro lourd et 25 fois moins chère qu'un tramway.

De même, une place de stationnement pour vélo à un arceau coûte 50 fois moins cher qu'une place de parking en surface pour voiture, et une place pour vélo dans un parking couvert coûte environ 30 fois moins qu'une place pour voiture dans un parking souterrain.

Doit-on en conclure qu'il ne faut pas hésiter à réaliser des aménagements

cyclables coûteux puisqu'ils resteront de toute façon beaucoup moins chers que les aménagements automobiles ? Il vaut mieux affirmer qu'avec la même enveloppe budgétaire, on peut réaliser beaucoup plus d'aménagements cyclables que d'infrastructures routières.

Ainsi, pour le coût d'un seul km d'autoroute urbaine, il est possible de créer 150 km de pistes cyclables ou... 10 000 km de bandes cyclables ! ou encore 100 km de zones 30 très bien aménagées, soit de toute façon un réseau cyclable complet dans une grande ville.

Et pour le coût d'une seule place de parking souterrain automobile, on installe 150 arceaux, soit 300 places pour vélos... Ou pour le prix d'un parking souterrain de 400 places, on réalise 10 000 places pour vélo couvertes.

Enfin, le coût d'un carrefour à feux permet de financer au moins 3 mini giratoires, et celui d'un seul passage dénivelé sous un carrefour, plus de 250 mini giratoires !

Société d'opulence

Comment comprendre de tels écarts ? Nous vivons dans une société d'opulence et nous trouvons normal de dépenser des sommes considérables pour des modes à peine plus efficaces que le vélo. A moins que

Le vélo revient à 0,13 EUR/km



Le vélo est le mode de déplacement le moins coûteux, même en tenant compte de sa faible vitesse.

Combien ça coûte ?

C'est la question qu'il faut toujours poser à propos de tout projet d'aménagement. Et sitôt les données obtenues, amusez-vous à comparer avec d'autres projets ou réalisations. Surprises garanties ! De quoi mieux argumenter une accélération de la politique cyclable dans votre ville.

Quelques remarques de méthode

1/ Attention ! Le coût d'un aménagement peut énormément varier selon que l'on intègre ou non les coûts : du foncier (achat des terrains), – du déplacement des réseaux (téléphone, câble, gaz, électricité, égouts...), – de l'éclairage, – de l'insertion dans le site, voire de la réhabilitation des abords, – de la réduction des nuisances induites par l'infrastructure (revêtement particulier pour réduire le bruit, aménagements spécifiques pour limiter les accidents...).

2/ Le coût de l'aménagement lui-même peut beaucoup varier selon les techniques et matériaux utilisés. Ainsi, il existe une large gamme d'arceaux de stationnement pour vélo : des plus simples (bricolés par le service technique) au plus luxueux (scellé avec forme élaborée et peinture anticorrosion).

3/ Il est souvent bien difficile d'isoler, dans le coût total d'un projet, le coût d'un aménagement pour tel ou tel mode (cas fréquent pour les aménagements cyclables). Et même quand ces coûts sont isolés, c'est parfois de façon très artificielle. Par exemple, le coût d'une place de parking en souterrain dans un immeuble est en général sous-estimé pour éviter d'effrayer les acheteurs potentiels. Les promoteurs se rattrapent sur la vente des logements.

Aussi, toutes les données évoquées ne sont que des ordres de grandeur qui tentent d'isoler le coût du seul aménagement. Les écarts sont néanmoins si énormes que les comparaisons restent pertinentes.

1 - Coûts complets de la marche, du vélo et de la voiture en 2006 en agglomération urbaine

		Marche	Vélo	Voiture
Coûts privés par km	a	0,19 €	0,13 €	0,45 €
Valeur du temps par heure *	b	8,47 €	8,47 €	8,47 €
Indice de revenu **	c	0,88 %	0,83 %	1
Valeur du temps par heure				
en tenant compte du revenu	d = b c	7,45 €	7,03 €	8,47 €
Vitesse	e	4,7 km/h	14 km/h	22 km/h
Valeur du temps par km	f = d / e	1,59 €	0,50 €	0,39 €
Coût total par km	g = a + f	1,78 €	0,64 €	0,83 €
Coût d'un déplacement de 12 mn	h = (g e) / 5	1,67 €	1,78 €	3,66 €

* Valeur recommandée par l'Etat (voir le rapport Boiteux, 2001) : 85 % du salaire brut, soit 7,2 € 1998 par heure pour l'ensemble des motifs de déplacement, soit 8,47 € 2006 par heure.

** Les usagers non motorisés ont des revenus un peu moindres que la moyenne.

2 - Ordre de grandeur du coût des infrastructures

Mode	Infrastructures	Coût d'un km en millions d'Euros	Capacité maxi en personnes par heure et par sens
Vélo	Piste cyclable unidirectionnelle de 1,50 m de large avec peu de traversées	0,2 M	1 500
	Bande cyclable unidirectionnelle avec traversées fréquentes	0,01 M *	1 000
	Zone 30 bien aménagée	1 M	
	Aire piétonne	1 M	
Automobile	Autoroute de campagne à 2 x 2 voies	7 M	4 000
	Autoroute urbaine à 2 x 2 voies	100 M	4 000
	4 voies de contournement sans carrefours dénivelés	10 M	2 000
Transports Publics	Bus en site propre	5 M	2 000
	Tramway	20 M	6 000
	Métro léger type VAL	50 M	5 000
	Métro lourd type Lyon, Marseille	80 M	12 000

* Hors assise et revêtement. Sur une voirie nouvelle en périphérie, la bande cyclable nécessite un soubassement identique au reste de la chaussée, ce qui la rend plus chère qu'une piste.

3 - Ordre de grandeur du coût des places de stationnement

Mode	Aménagement	Coût d'une place	Surface d'une place
Vélo	Arceau posé (2 places par arceau et arceaux espacés de 80 cm)	50	0,8 m2
	Parking vélo couvert (places sur 2 niveaux espacées de 50 cm)	600	0,8 m2 *
Automobile	Place de parking le long du trottoir	très variable	10 m2
	Parking en surface (hors achat du terrain)	2 500	25 m2 *
	Parking souterrain	15 000	25 m2 *

* Accès compris.

4 - Ordre de grandeur du coût des aménagements de carrefours

Mode	Aménagement	Coût en millions d'Euros
Vélo	Mini giratoire (12 m de rayon maxi)	0,03 M
	Passerelle de 30 m	1 M
	Passage inférieur (réalisé dès l'origine)	1,5 M
Automobile	Carrefour à feux	à partir de 0,1 M
	Passage dénivelé sous le carrefour	8 M
	Giratoire (30 à 50 m de diamètre)	0,5 M

nous n'ayons aucune idée de ce que peut coûter un aménagement de voirie... Il est vrai que la question sensible des coûts est souvent occultée par les élus comme par les techniciens. Raison de plus pour que les usagers et leurs associations s'en mêlent.

3/ Le cycliste vache à lait de l'automobiliste

Qui n'a pas entendu ce refrain mille fois ressassé : « L'automobiliste est la vache à lait du fisc », saigné qu'il serait par les taxes d'un Etat vampire. C'est en fait exactement le contraire et c'est bien l'usager qui utilise pas ou peu la voiture – et notamment le cycliste urbain – qui paye pour les dégâts causés par la voiture à l'environnement, principalement en ville.

Jean-Pierre Orfeuil est un chercheur rigoureux et reconnu par ses pairs, que l'on peut difficilement considérer comme un dangereux activiste anti-voitures : il est même devenu, depuis quelques années, président de la Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement financé par... le groupe Peugeot-Citroën.

Dans une étude de 1997, pilotée par l'OCDE, Orfeuil, à

l'époque chercheur à l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), a calculé les recettes spécifiques et dépenses publiques pour la route en 1991 (tableau 5). Il montre que les recettes sont nettement supérieures aux dépenses. La TVA est exclue du calcul, car ce n'est pas une taxe spécifique à la voiture au contraire de la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) ou des péages.

Puis il calcule les coûts

Les coûts externes liés à la circulation routière sont de l'ordre de 115 milliards d'Euros.

Sources

BOITEUX Marcel (dir.), 2001, Transports : choix des investissements et coût des nuisances, rapport pour le Commissariat général du Plan, La Documentation Française, Paris, 325 p.
ORFEUIL Jean-Pierre, 1997, Les coûts externes de la circulation routière, rapport INRETS n° 216, 110 p.
PAPON Francis, 2002, « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? », Transports, 3 parties, n° 412, 413 et 414.

5 - Recettes spécifiques et dépenses publiques pour la route en 1991 (hors TVA et en milliards de F)

Recettes liées à		Dépenses routières	
L'acquisition des véhicules	11,4	Investissement	44,8
La possession des véhicules	26,7	Maintenance	33,1
L'usage des véhicules (TIPP...)	118,9	Exploitation	27,5
Total	157,0	Total	105,4

6 - Coûts externes liés à la circulation routière en 1991 (en milliards de F)

Bruit	10 à 16
Pollution locale et régionale	16 à 37
Effet de serre	4 à 14
Accidents	45
Congestion imposée aux autres usagers de la route (transports publics...)	15 à 29
Total	90 à 141



BULLETIN D'ADHESION

**Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs,
Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue...**

Bulletin à renvoyer à l'Association Droit Au Vélo, 23, rue Gosselet, 59000 LILLE

- J'adhère à L'ADAV et recevrai le journal "l'heurO vélo"
- Adhésion individuelle.....14 euros
- Adhésion chômeur ou étudiant8 euros
- Adhésion couple25 euros
- Adhésion famille 25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros ; 5 personnes = 28 euros)
- Membre de soutien25 euros
- Association25 euros
- Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurOvélo"8 euros
- Je souhaite participer aux activités de L'ADAV (précisez éventuellement)
- Je voudrais soutenir les actions de L'ADAV et je fais un don par chèque deeuros à l'ordre de L'ADAV.

- Je souhaite recevoir un reçu fiscal pour ce don.
- Je souhaite recevoir ma carte d'adhérent
- Prénom :
- Nom :
- Adresse :
-
- Code postal :..... Ville
- Profession
- Téléphone :
- Courriel :
- Date de naissance :

Valenciennes enfin à l'écoute des cyclistes

Grand absent du réaménagement du centre ville, le vélo semble enfin pris en compte par la municipalité.

Avec l'arrivée du tramway et la rénovation du centre ville, la ville de Valenciennes s'est profondément transformée ces dernières années, mais au milieu de tous ces travaux le vélo a été le principal oublié.

Durant ce vaste et long chantier, la réponse de la ville aux demandes des cyclistes était toujours identique : un centre ville en zone 30, avec des voies de circulation étroites, moins de voitures avec l'arrivée du tramway et le vélo trouvera naturellement sa place.

Malheureusement, si la zone 30, est bien limitée à 30 km/h, les dispositifs contraignants pour les automobilistes sont absents, et ce sont les cyclistes qui assurent souvent le rôle de ralentisseur car le concept de zone 30 est encore loin d'être assimilé par la majorité des automobilistes. Inversement aux heures de pointe, où ça bouchonne sur certains axes, tellement étroits, nous sommes contraints d'attendre derriè-

Il a été convenu que CINQUANTE rues du centre ville, en sens interdit, seraient ouvertes aux cyclistes en contresens.

re les voitures ou alors d'emprunter les trottoirs non cyclables. Alors, on en vient même à regretter la période des travaux où seuls les cyclistes pouvaient encore circuler.

Quant au nouveau plan de circulation, pour gérer le flux d'automobilistes, mais imposé à tous, il contraint souvent le cycliste à des détours pour tenir compagnie aux voitures sur les boulevards avec balade autour des ronds points. Pas un seul contresens cyclable ou un seul accès à une voie de bus qui nous permettrait d'éviter l'itinéraire voiture et de nous soustraire des contraintes imposées à la voiture. Pourtant, nous aurions pu espérer qu'après un tel chantier de rénovation, pédaler en ville serait un vrai plaisir incitatif pour tous les candidats à la bicyclette, mais la ville n'avait jusqu'à présent pas pris en compte la place du vélo, trop occupée à accueillir son tramway. Finalement le vélo ne représente que 1% des modes de transport à Valenciennes...

Devant ce constat alarmant, et après quelques contacts avec les services techniques de la ville, nous avons demandé et obtenu la création d'une commission vélo régulière.

Un groupe de travail a été rapidement formé avec la participation de quelques élus, de techniciens, de membres du cabinet du maire et du SITURV (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Valenciennois).

Pour résoudre le problème d'accessibilité au centre ville nous avons proposé dans un premier temps de généraliser les contresens dans la zone 30 de l'hyper centre puis de nous attacher à aménager les boulevards de ceinture et radiales qui desservent les communes voisines.

Nous sommes allés ensuite sur le terrain pour repérer, mesurer les rues du centre ville et nous avons ainsi pu faire des propositions de contresens cyclables, demander l'ouverture de quelques voies de bus aux cyclistes et solliciter d'autres aménagements ponctuels.

Après discussion en commission et vérification sur le terrain de notre diagnostic avec les services tech-

niques de la ville, il a été convenu que CINQUANTE rues du centre ville en sens interdit, seraient ouvertes aux cyclistes à contresens. La prochaine commission vélo devra entériner leur mise en œuvre : massive et en une seule fois ou progressive.

Un schéma directeur vélo est aussi à l'étude avec la ville et le SITURV, il dépassera largement les frontières de Valenciennes. Les plans d'aménagement des boulevards, gérés par Valmétropole, nous sont aussi communiqués pour avis et des arceaux pour attacher les vélos fleurissent un peu partout en ville.

Suite à l'action de l'ADAV une politique vélo commence ainsi à naître à Valenciennes et nous ne pouvons que nous féliciter du bon fonctionnement de la commission vélo.

Nous en attendons maintenant avec impatience les premières concrétisations fortes sur le terrain.

NB : l'action réalisée par l'ADAV à Valenciennes n'est possible que grâce au travail conjoint entre le correspondant local et l'équipe salariée.

Alain Legrand

Correspondant local pour le Valenciennois

MISE AU POINT

Autophobie à l'ADAV ?

Complément d'information à l'article de l'Heurovélo 53.

Je ne pense pas que l'ADAV soit réellement autophobe. Plusieurs faits le confirment.

1. Bon nombre d'adhérents ont, disposent ou peuvent disposer d'une voiture. Cela ne les empêche pas de savoir en limiter l'usage et de lire l'Heurovélo. Généralement, surtout pour ceux qui n'ont pas été forcés d'adhérer sous la contrainte, ces adhérents savent jongler avec les autres modes de transport.

2. Lorsque l'ADAV réclame des aménagements cyclables, elle ne demande pas la sup-

pression de la totalité des voies de voitures sur l'axe de ces aménagements.

3. Lorsque l'ADAV demande l'abandon du projet de l'A24, elle ne demande pas la fermeture des autoroutes existantes. (« Pas encore » dirait Dark Vador.)

4. Si de nombreux articles dénoncent les conséquences de l'usage de la voiture, ils n'ont généralement pour but que de montrer l'absurdité de certaines situations, le danger que fait peser la voiture sur les générations futures et d'appuyer les demandes de l'ADAV pour réclamer l'application de la loi sur l'air encore trop souvent bafouée. Il est vrai que l'absence de sanctions en cas d'infraction

à cette loi n'incite pas à son respect.

5. Néanmoins je trouve que l'exemple d'utilisation choisi par YM : utiliser la voiture pour se rendre à la plage un peu (trop) loin ne prend pas en compte l'existence du réseau ferré et des efforts consentis par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais pour en favoriser l'utilisation (l'existence de la carte « Grand Ter »). Pour ma part, l'usage de la voiture peut s'avérer nécessaire pour transporter une personne ayant des problèmes de mobilité ou des objets encombrants : par exemple un vélo fortement endommagé à déposer chez votre réparateur.

Dark Vador

Jeux de Mots

Ma grand-mère fait du vélo

Robert Rapilly

- Ce lama-là s'élide.
- La valide - ma salade - pédala.
- Mémé même malade pédala samedi,
- Lava l'édile salamalec.

- C E L A M A L A S
 - E L I D E L A V A
 - L I D E M A S A L
 - A D E P E D A L A
 - M E M E M E M E M
 - A L A D E P E D A
 - L A S A M E D I L
 - A V A L E D I L E
 - S A L A M A L E C
- Les lettres de ce poème palindrome entrent dans une matrice carrée. On lit alors le même texte dans 4 sens différents : de gauche à droite, de haut en bas, de droite à gauche, de bas en haut.*

- D'après Blondin
- Bicyclette à poulie,
- Sirène délivrée,
- Clés, nœuds à coude osseux,
- Tas d'écouteurs bradés...
- Poulidor brave en somme
- L'ivresse des sommets.

Les syllabes de ce poème « diagonnet » entrent dans une matrice carrée. On lit phonétiquement le même texte de gauche à droite et de haut en bas.

- B I C Y C L E T T E À P O U L I E
- S I R È N E D É L I V R É E
- C L É S N Œ U D S À C O U D E O S S E U X
- T A S D ' É C O U T E U R S B R A D É S
- P O U L I D O R B R A V E E N S O M M E
- L ' I V R E S S E D E S S O M M E T S

Villavélo, un nouveau vélociste spécialisé dans le vélo urbain à Lille

Interview de Benjamin CAMUSET de Villavélo

On ne vous connaissait pas avant à Lille ?

Je suis Parisien, j'ai 30 ans. Je ne viens pas du milieu du vélo, je travaillais sur les marchés financiers encore récemment. J'ai eu l'occasion de faire avec un tour du monde à vélo il y a 3 ans (17 000 km). C'est de là que m'est venue l'idée de créer une enseigne dédiée au vélo urbain et utilitaire. Lille est une ville très sympa où j'ai plein de copains et en venant y passer mes week-end je me suis rendu compte qu'il n'y avait pas de vélociste spécialisé dans l'urbain.

Vous pensez vraiment qu'il y a un marché pour les vélocistes spécialisés dans l'urbain ?

Oui. Le marché vélo de loisir a explosé il y a une quinzaine d'années, aujourd'hui tout le monde a son VTT Décathlon pour la balade du dimanche. Nous nous adressons à des gens qui n'aiment pas forcément le vélo mais qui ont besoin de se déplacer autrement qu'en voiture ou en TC.

Pourquoi dans le Vieux-Lille avec ses pavés ?

Pour les pavés, nous vendons de très bons vélos urbains adaptés ! Notre emplacement est très beau, il coûte assez cher mais commercialement parlant c'est très intéressant. On essaye de ne pas avoir l'image d'un vélociste traditionnel avec des vélos et de la graisse un peu partout. Le Vieux-Lille correspond assez bien à notre cible : nos clients sont des gens qui n'ont pas encore de vélos et qui veulent s'y mettre. Ce sont des gens qui viennent en voiture qui se garent dans le parking en face.

Vous êtes une nouvelle boutique de luxe du Vieux-Lille ?

De luxe oui parce qu'on

Je travaillais sur les marchés financiers (...) j'ai eu l'occasion de faire un tour du monde à vélo.

vend des produits assez haut de gamme et de bonne qualité. Tous nos vélos – de ville, pliants, ou électriques et nos accessoires sont destinés à une utilisation quotidienne. Ce sont des vélos solides et donc chers. On se rend compte depuis samedi que des personnes nous disent qu'ils n'ont pas les moyens de mettre 1 000 euros dans un vélo mais ils n'ont plus les moyens non plus d'avoir une voiture. Le vélo électrique est une bonne alternative pour leur déplacement.

Vous êtes un peu militant du vélo électrique, non ?

Je le deviens. Je suis déjà militant pour le vélo ce qui n'était pas le cas avant mon tour du monde. Pour ceux qui n'aiment pas le vélo, le vélo électrique a tous les avantages sans les inconvénients: transpiration,



Nous avons tout intérêt à ce que des gens militent pour le vélo.

fatigue, mal aux genoux...

Vous pensez que votre service de réparation va être rentable alors que vos collègues vélocistes lillois semblent peu intéressés par les pannes sur les vélos de ville ?

Ca rentre dans le cadre de notre démarche commerciale. On voit la réparation comme une activité qui ne sera peut-être pas très rentable mais comme un service au client. De plus quelqu'un qui vient réparer son vélo en voyant des produits plus adaptés à ses besoins peut devenir un futur client. On va essayer de rentabiliser au maximum cette activité, on a des tarifs assez élevés, mais on n'est pas là

pour saigner le client : on ne change que les pièces nécessaires. On fait tout type de réparations, sur tous les vélos hollandais ou français, achetés chez nous ou pas. On a un jeune mécanicien, Romain, qui a déjà beaucoup d'expérience et qui aime son métier.

N'avez-vous pas peur d'être débordé par les vélos «pourris» à réparer ?

Si ! On répare très rapidement mais on est plus cher que Décathlon. Un service de proximité, ça a un coût.

Pensez-vous que l'atelier d'aide à la réparation des vélos de l'ADAV est une activité concurrente de la vôtre ?

Non, je pense que c'est complémentaire. Nous rendons un service à nos clients mais s'ils veulent aller réparer leur vélo avec l'ADAV, tant mieux. Nous avons tout intérêt à ce que des gens militent pour le vélo, organisent ce genre d'atelier parce que ça fait aimer le vélo aux gens et ça les dépanne. Au final c'est bon pour nous.

Que conseillez-vous à vos clients contre le vol à vos clients ?

On ne leur vend pas un antivol à moins de 40 euros. Je leur conseille d'attacher leur vélo à deux points, d'avoir un U, d'éviter les antivols « scoubidou ». On vend aussi un système avec des écrous antivols pour les roues. On propose aussi une assurance vol facturée 45 euros au client. Si cette personne se fait voler son vélo acheté chez nous pendant la première année, elle aura un avoir de la valeur neuve de son vélo. Il faut qu'elle aie acheté un antivol haut de gamme agréé par cette assurance et qu'elle aie déposé plainte.

Vous avez demandé que la ville de Lille vous soutienne ?

Quand j'ai contacté la mai-

leur ai demandé de pouvoir utiliser la place de stationnement automobile devant la boutique pour y exposer nos vélos. Ils ont été d'accord et ils nous ont proposé aussi de nous faire de la publicité ou d'organiser des événements devant notre magasin. Mon initiative est complètement privée et capitaliste mais on tire dans le même sens : je propose des vélos qui circuleront sur les aménagements cyclables de la ville.

Pourquoi un dromadaire ?

Tous les vélocistes ont des vélos ou des roues de vélos comme logo et ça ne me plaisait pas beaucoup. Un dromadaire, visuellement je trouve ça génial. Je me suis rendu compte ensuite que ça collait avec le vélo : le dromadaire est un moyen de locomotion fiable et économe.

Propos recueillis par **Julien Dubois**

Villavélo

coordonnées en page 16 www.villavelo.com

premiers prix :

vélo hollandais « Max 2 bike » 3 vitesses : 419 euros
vélo pliant « Dahon » 7 vitesses : 329 euros
vélo électrique « easy-bike » : 849 euros
antivol U « Abus sinus » : 49 euros

tarifs réparations :

crevaison : 12 euros
réparation sélecteur vitesses : 12 euros
changement de rayons : 15 euros



Écarteurs de danger

L'ADAV, avec le concours de la Sécurité Routière, a réalisé des écarteurs de danger portant le logo, l'adresse internet et le n° de téléphone de l'association. Ils sont disponibles gratuitement à nos bureaux.

L'actualité dans votre commune

ARRAS

22 janvier : rencontre entre l'ADAV et l'Association des Paralysés de France pour étudier les possibilités d'actions communes notamment en terme de revendications sur les aménagements et d'opérations de sensibilisation à l'égard des usagers vulnérables. K. Boissou, Michel.

13 février : rencontre avec le 1^{er} adjoint M. Rappeneau, pour définir les modalités de fonctionnement de la commission vélo. L'ADAV propose de réaliser un diagnostic des aménagements souhaités dans la ville et sur cette base définir avec la municipalité les priorités. Accord de principe pour ce fonctionnement. K. Boissou, Michel.

BAISIEUX

29 mars. PDS. Présentation de l'activité de ramassage scolaire.

BÉTHUNE

26 janvier. GTV. Michel, Fanny et D. Dourlens.

2 mars. GTV. Installation pour l'été 2007 de 2 sites d'arceaux couverts (devant la piscine et la salle Louchart) et de 53 arceaux disséminés selon les 28 lieux proposés par l'ADAV (commerces et équipements), dont le modèle est encore à valider. Possibilité avec le budget voirie 2007 d'instaurer des contresens entre la gare et le centre-ville, avec pour priorité municipale la rue de l'Université qui nécessite de toute façon des aménagements ralentisseurs. Le plan de circulation du centre-ville ne sera connu qu'en 2008 et les contresens y sont donc reportés. La rue des Guérets sera rendue carrossable et facilitera le passage de les cyclistes de la rue du Pré des Sœurs au quartier de l'Université en évitant la rue de Lille, éventuellement complété par une goulotte sur l'accès piéton. Piste cyclable reliant le giratoire de Saint-Pry remise en état. Sécurisation des piétons à l'intersection entre le Pont Mendès France et la rue Outrebon : l'ADAV demande à déplacer la traversée pour la rendre mixte afin de réintégrer les cyclistes de la piste bidirectionnelle dans la circulation et de leur permettre de tourner rue Outrebon. Fanny et D. Dourlens.

13 avril. GTV. La ville et l'ADAV repèreront sur place les lieux d'implantation précis des arceaux d'une part, et d'autre part les rues proposées au programme 2007 pour créer un document technique : contresens dans le couloir bus rue Herriot, rues Vincent, Légillon, Prévost, Hurbiez, Reine Astrid, Renn, Verdun, Université, Perroy, Annezin, du Pont des Dames, bande rue Jean Moulin dans le sens de la montée. L'ADAV propose des animations. Fanny et D. Dourlens.

HAUBOURDIN

6 mars. GTV : Accord suite aux propositions de l'ADAV pour la réalisation au 1^{er} semestre 2007 de 7 nouveaux contresens : rues Auguste Potié, Leclerc, Foch, Clarisse, Ferron, Pépinière et Tassigny. Le projet de voie verte entre la mairie et la rue Ferron est quant à lui inscrit au programme voirie pour une réalisation prochaine. JP. Verhille, Michel.

LALLAING

11 janvier. PDS. Rencontre avec les directeurs des écoles primaires Henri Dunant et Albert Camus pour développer l'activité de ramassage scolaire.

10 février. PDS.

Présentation de l'activité aux parents d'élèves de l'école Albert Camus.

LAMBERSART

9 janvier. Réunion « Vélo » sur la mise en zone 30 de la place de la République avant la réunion publique du lendemain. Des contresens cohabitation rue Gambetta et place de la République dans le prolongement du sentier du Canon d'Or sont intégrés au projet. P. Delrue, Fanny.

22 février. GTV. Les contresens étudiés ne font l'objet d'aucune programmation (rues des Magnolias, du Bourg, de Tassigny) et seront présentés aux conseils de quartier. Rue Marceau, un contresens pourrait être réalisé en simple marquage lors de la réfection du tapis. Sur la Plaine du Champs de courses seront posés des panneaux d'aire piétonne (vélos tolérés). Les travaux de la rue Champêtre en cour urbaine ont été retardés et auront lieu en 2007. L'ADAV est invitée à la réunion

L'Adav y était

publique concernant l'avenue Leclerc, mais regrette que ces plans n'aient pas été discutés en amont en groupe de travail vélo. P. Delrue, Fanny.

13 mars. Présentation du projet de la **rue Leclerc**. L'ADAV est défavorable au terre plein central avec voies de 3,50 en Zone 30 et préfère une chaussée de 6m, avec tout de même un sas au carrefour Delecaux. Néanmoins des bandes seraient opportunes sur cette chaussée à 6000 véhicules/jour. P. Delrue, Fanny.

LILLE

18 janvier. PDS. Comité de pilotage avec différents partenaires pour pérenniser l'activité. Étienne, Michel et Sébastien

15 février. PDS. Rencontre avec la directrice de l'école Painlevé à Lille Sud pour proposer l'activité de ramassage scolaire, de préférence à pied

12, 13 et 15 février. PDS.

Sensibilisation à la circulation à vélo pour les élèves de primaire dans le cadre de l'action *En sécurité près de mon école* dans les collèges *Albert Camus*, *Mme de Staël* et *Louise Michel*. S. Devillers, G. Saintobert et Sébastien.



contresens place de Fives pour lier la rue de Lannoy à la rue Pierre Legrand

17 février. Stand à la Catho, dans le cadre d'un forum sur le développement durable. S. Devillers, JM

Fauquembergue et P. Vincent)

22 février. PDS. Rencontre avec la directrice de l'école Pasteur rue Solférino. Sébastien.

Préfecture du Nord. Réunion *insécurité routière*. Sébastien.

23 février. PDS. Rencontre avec la Région pour envisager des pistes de partenariat. Étienne, Michel et Sébastien.

28 février. Parvis de l'Hôtel de Région. Validation avec Euraille et la Ville de Lille de l'implantation de 16 arceaux aux entrées du bâtiment, couverts si possible, et d'arceaux supplémentaires le long du boulevard Hoover. Fanny.

15 mars. GTV. Travaux juin 2007 : contresens rues de

Loos, Halévy, de Canteleu et Delezenne, éventuellement rue d'Esquermes; printemps 2007 : contresens de la Friche Méo; avril 2007 : contresens rue Malpart et au pied de la Préfecture; contresens rues Noguères et Elsa TRiolet car mise à sens unique. Etudes prêtes à être programmées en 2008 (ODJ du prochain GTV) : Rues Colas, Jean Moulin et rue de Gand, rue Saint Druon, rue Lefèvre à revoir, rues Kolb et Pyramides. Demande d'étude actée pour les rues de Bapaume et de la Justice. Prochaine priorité de franchissement : bandes cyclables rue Gandhi. Euraille : la Ville valide le principe d'aire piétonne autour du giratoire du parvis de l'Hôtel de Région. L'UTLS étudie la possibilité de programmer une opération de microchantiers pour aplanir les bordures. B. Cousin, E. Defossez, Fanny et Michel.

16 mars. Contresens.

Opération de sensibilisation auprès du public dans le cadre de la semaine *Respectez les cyclistes* proposée par la FUBicy.

17 mars. PDS. Présentation aux parents de l'école Painlevé.

24 mars. PDS. Présentation aux parents de l'école Pasteur, dans le centre.

27 mars. Rencontre avec la municipalité pour faire le point sur le fonctionnement du partenariat Ville/ADAV. Nous convenons des bonnes relations et de l'efficacité du travail partenarial entre la Ville, l'ADAV et LMCU dans le cadre des GTV. Il apparaît par contre évident que la promotion de l'usage du vélo ne reçoit que peu d'écoute de la part des élus. L'ADAV reste seule sur ce domaine sans réels appuis. B. Cousin, Michel et Fanny.

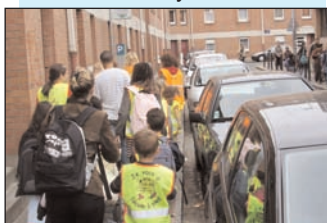
4 avril. Développement Durable.

Stand lors du forum proposé place Richebé, avec pour thème principal les ramassages scolaires à vélo. (E. Marais, D. Bonduelle, J-D Stelandre, M Vanmansart, J-M Fauquembergue, S. Devillers, V. Fourmon, M. Lepot, J. Dewavrin

17 avril. Groupe de travail vélo Euratechnologies avec la Sorelli

Contresens cyclables rue Fourier et sur son prolongement Place de Bretagne, rue

Churchill et sur le pont vers la Gare d'eau ainsi que sur la Voie Nord-Sud 2 avec maintien de la rue Copernic à double sens. Les pistes unidirectionnelles avenue de Bretagne déboucheront à niveau sur le plateau. Les accès et sorties de la voie verte du Quai Hegel aux carrefours à feu en T se font par une réinsertion en sas avec une balise, et par des traversées mixtes. La traversée mixte entre l'allée de la Bouteille et le quai Hegel est maintenue. Contresens quai de l'Ouest impossible car maintien du stationnement unilatéral. Des arceaux sont implantées aux entrées des bâtiments, sur le parking et dans un local en silo. Michel et Fanny.



5 mai. PDS. 1er pédibus avec 2 lignes au départ de Lamartine. E. Forest et Sébastien.

LOMME

2 et 3 mars. PDS.

Intervention lors du Comité 21 et présentation aux écoles

LOOS

28 mars. GTV. La ville entérine les contresens des rues Desrousseaux, ND de Grâce, Bonpain, Einstein, Verdun, Lalo, Mirabeau et Brosolette, d'Ornano et Papin. Les réalisations sont prévues fin 2007, début 2008. La ville va maintenant examiner les études réalisées à notre demande pour des contresens rues Gambetta, du Bazinghien, sentier Leclercq, square Thomas, Salengro, Ferrer, Zola, et dans le cadre des travaux, rues Lelièvre et Lamartine. L'ADAV rappelle les demandes d'aménagements pour les ponts du Faubourg de Béthune et Kuhlmann qu'elle a formulée au Conseil Général. P. Coquerelle, Fanny et Michel.

MARCC EN BARCÉUL

13 janvier. PDS.

Présentation de l'activité de ramassage scolaire à vélo aux parents d'élèves.

11 avril. PDS. Rencontre avec les parents accompagnateurs pour le tracé de la première ligne de ramassage à vélo. F. Colin et Sébastien.

ROUBAIX

26 janvier. Rencontre entre l'ADAV et M. Dubois, adjoint, et les services de la ville, pour clarifier la situation de la ville par rapport à la prise en compte du vélo comme mode de déplacement. L'ADAV soumet une liste de propositions d'actions à la ville. La ville nous exhorte de rester dans le GTV et affirme qu'elle a besoin de l'ADAV pour développer une politique cyclable. Nos propositions seront présentées lors du GTV. Jugée non représentative il y a un mois, l'ADAV est maintenant considérée comme un interlocuteur incontournable !!! R. Bodart et Michel.

26 janvier. GTV : Nouveau point sur les études en cours. Les contresens Veil Abreuveur et Grand' Rue seront réalisés en 2007. Les contresens des rues Foch, Château, Lille et contre allée du bd De Gaulle, fin 2007, début 2008. L'ADAV remet une liste de propositions d'aménagements cyclables et d'actions de promotion à réaliser. R. Bodart et Michel.

7 mars. Pré commission de circulation. La mairie de quartier exprime sa satisfaction de l'instauration du contresens de la rue Cooghe : réduction des vitesses, bonne perception par les usagers. L'ADAV demande qu'un contresens soit étudié place du Trichon pour permettre à terme la connexion entre les contresens des rues Sébastopol et Cooghe. Présentation du projet de refonte de la rue de Lille avec une bande à contresens. Discussion sur l'avenir de la rue Inkerman. La pression en stationnement risque de compromettre tout aménagement cyclable. Michel.

12 mars. Inauguration non officielle du contresens de la Grand Rue. Bonne couverture médiatique. Raymond, Élise, Fanny, Sébastien et de nombreux adhérents venus en renfort.

29 mars. GTV. Les contresens du Veil Abreuveur et de la rue Decrème doivent être mis en services courant avril ou mai 2007. Table ronde pour développer l'activité du Vélopolo de Roubaix. Michel.

TOURCOING

12 avril. Préparation action de sensibilisation à la sécurité routière du 28 avril place Maurice Schumann.

L'ADAV y était

28 avril. Stand "Camions" dans le cadre d'une journée sur la Sécurité Routière. B. Ancelin, R. Bodart, F. et G. Debruyne, Sébastien.

VALENCIENNES

17 janvier. Groupe de travail vélo. Un contresens dans le couloir bus de la rue De Latre de Tassigny et des aires piétonnes avec abaissés de bordure de part et d'autre du Pont Jacob sont validés. La prochaine réunion doit entériner un plan de faisabilité concernant les contresens dans l'hypercentre et des axes prioritaires aux abords des collèges et



inauguration avant l'heure du contresens Grand Rue à Roubaix

lycées, ainsi que leur phasage. L'objectif est de diffuser une plaquette du type « Bien circuler à vélo en ville » avec un plan du réseau cyclable de Valenciennes.

30 janvier. Etude sur le terrain avec la Ville de la faisabilité des contresens proposés par l'ADAV.

19 mars. Evocation avec le cabinet du maire d'une formalisation d'un éventuel partenariat ADAV / Valenciennes. A. Legrand, Michel.



1er contresens type cohabitation derrière le lycée Gambetta à Tourcoing

21 mars. GTV. Présentation pour accord du diagnostic réalisé par l'ADAV des possibilités de contresens dans le centre-ville. La plupart de nos propositions sont retenues soit une cinquantaine de contresens cyclables. Le prochain GTV en juin devra définir le rythme des réalisations : généralisation massive ou progressive. A. Legrand, Fanny, Michel.

VILLENEUVE D'ASCQ

20 mars. Commission pour développer l'usage du vélo. L'ADAV exprime sa satisfaction pour le remplacement des bordures qu'elle avait recensées sur les aménagements cyclables par les ser-

vices de LMCU. Le contresens demandé rue des Victoires sera réalisé entre les rues de Valmy et Van Gogh. L'ADAV propose à la ville une sensibilisation sur les accidents vélo-camion. F. Devred, Sébastien.

1er avril. Développement Durable. Stand au Parc du Héron sur invitation de Lille Espace Naturel. Élise, D. Miet et F. Devred.



LILLE MÉTROPOLITE COMMUNAUTÉ URBAINE

LMCU - UC

15 février. Analyse des principaux facteurs d'accidents de cyclistes pour un projet de fiches de sensibilisation. Fanny.

11 avril. Comité de pilotage Micro-PDU CHR. L'ADAV défend un aménagement cyclable sur le pont ferroviaire entre la place Tacq et le CHR au lieu d'une cohabitation avec les piétons.

18 avril. Première rencontre pour discuter des modalités nécessaires pour la réalisation d'une carte métropolitaine des aménagements cyclables et d'une signalétique directionnelle vélo sur l'ensemble de la métropole lilloise. Michel et Fanny

LMCU - UTRVA

16 janvier. Réunion de travail. **WASQUEHAL :** rue de Lille, la piste cyclable détériorée et non respectée, est supprimée au profit d'une zone trente. **ROUBAIX :** contresens cohabitation rue Sébastopol et rue du Curoir entre les rues de Sébastopol et de Lille. Réalisation pour mai 2008. **Grand rue :** choix du profil de contresens en cohabitation. **HEM :** Contresens impossible rue des Trois Villes. Michel et Fanny.

20 février. Réunion de travail. L'ADAV félicite la communauté pour les suppressions de bordures opérées à Villeneuve d'Ascq sur les aménagements cyclables. **Roubaix :** étude de détail du débouché du futur contresens de la Grand'Rue sur la place de la Liberté. **Willems :** présentation du projet de mise en zone 30 de la rue Louis Clermont. **Villeneuve d'Ascq :** présentation du projet de mise en zone 30 de la rue Louis Constant. **Roubaix / Hem :** présenta-

tion du projet de ligne de bus à haut niveau de service. Des aménagements cyclables indépendants des couloirs de bus sont inscrits dans l'étude sur les avenues Salengro et Motte. Sur le reste du tracé l'ADAV demande l'autorisation pour les vélos de circuler avec les bus dans le couloir central. Michel.

14 mars. Réunion de travail. **Villeneuve d'Ascq.** Présentation du projet d'aménagement de la zone d'accueil du futur Grand Stade. Concernant les cyclistes, les aménagements cyclables existants seront repris et ceux envisagés sur le boulevard de Tournai intégrés aux travaux. L'ADAV demande la réalisation de pistes cyclables. Une passerelle ouverte aux piétons et aux cyclistes sera réalisée au dessus de la RN 227 et facilitera les relations entre la Cité Scientifique et le quartier de l'Hôtel de Ville et Lezennes. Michel.

LMCU - UTLS

27 mars. Lille : Pont Churchill : amener les bandes jusqu'au giratoire de La Madeleine; rue de Marquillies : réinsertion de la piste bidirectionnelle à niveau à la jonction avec l'aire piétonne du parvis du commissariat, accès latéraux, et opération complémentaire de rénovation de la piste existante rue Marcel Hainault; **Loos:** Place du Marché, contresens cohabitation avec simple panneau rue Papin; **Seclin :** l'ADAV réaffirme le souhait de pistes cyclables rue Bouvry avec insertion directe depuis le rond point. Fanny.



DÉPARTEMENT DU NORD

Unité territoriale de Lille

11 janvier. Présentations des plans de différents projets dans l'arrondissement de Lille, pour avis.

RD 206 Toufflers.

Présentation du projet d'une piste unidirectionnelle entre la rue de la Festingue et la frontière belge. RAS sur la piste uni mais dans le sens Belgique-France les cyclistes se retrouvent dans un couloir de circulation réduit à 3m sur environ 300 m entre un sta-

tionnement et un îlot central. Cette situation n'est pas « confortable » pour un cycliste qui se trouve en conflit avec les automobilistes qui tentent de la dépasser alors que la largeur de la voie ne le permet pas ; L'ADAV propose d'élargir le couloir de circulation à 3,5m en « rognant sur le terre-plein central. Elle indique également qu'au même si la piste est unidirectionnelle, elle sera utilisée de fait dans les deux sens.

RD 206 Toufflers.

Présentation du projet de refonte de la RD dans la traversée de Toufflers. Il n'y a pas la place pour réaliser des aménagements cyclables aussi l'ADAV propose de privilégier une chaussée à 7 m, avec plateaux, plutôt qu'à 6 m afin d'offrir plus de confort aux cyclistes qui se font dépasser et préconise d'étudier la possibilité de réaliser au moins une bande cyclable dans le sens de la montée autour du « mont Saint Bernard ». En montée le différentiel de vitesse entre cyclistes et automobiliste augmente et le cycliste à plus besoin d'être protégé du fait notamment qu'il adopte une trajectoire moins rectiligne.

Voies Nouvelles du Secteur Sud de Lille

Présentation pour information des différents projets de contournements à l'étude sur le secteur sud de la métropole lilloise. L'ADAV sera associée pour l'étude de détail des projets qui sont tous prévus avec des pistes (route de catégorie 1). Plus spécifiquement pour le contournement de Billy-Berclau / Bauvin / Annoeullin, le projet défini par le Département du Nord consiste en la réalisation de pistes unidirectionnelles alors que le Département du Pas-de-Calais se contente de bandes multi-fonctionnelles. L'ADAV sollicitera le Département du Pas-de-Calais pour qu'une continuité de l'aménagement soit réalisée entre les deux départements. Elle sollicite également le Département du Nord pour réaliser une liaison entre ce projet de contournement et le chemin de halage de la

L'ADAV y était



LMCU : suppression des bordures à Villeneuve d'Ascq sur les aménagements cyclables

Deûle qui doit accueillir la véloroute Paris-Amiens-Lille et qui permet également le rabattement à vélo vers la gare TER de Don-Sainghin. Cette jonction sera prise en compte par le Département du Nord.

RD 952 Emmerin / Noyelles lez Seclin

Information du projet de requalification de l'axe avec des pistes cyclables. Un plan sera transmis à l'ADAV qui devra faire ses remarques.

RD 108 / RD 654 : Le Vert Galant à Wambrechies

Présentation du projet de franchissement de la Deûle. Le projet comprend des bandes sur le pont qui se transforment en pistes à l'approche des deux giratoires qui encadrent le pont. L'ADAV étudiera le projet avant de donner un avis définitif.

RD 945 / Contournement de Wervicq-Sud

Le projet (ancien) comporte des bandes. Il est impossible de réaliser à ce stade du projet des pistes. L'ADAV demande que les bandes soient au moins prolongées jusqu'aux giratoires et qu'elles débutent dès la sortie de l'anneau.

RD 39 / Allennes les Marais

Projet de giratoire. L'ADAV étudiera plus en détail le plan avant de donner un avis définitif.

RD 64 Wasquehal -Grand Cottignies

L'ADAV rappelle qu'elle avait demandé que l'accès à la piste qui ceinture le giratoire soit à niveau zéro et qu'elle avait signalé que durant les travaux du giratoire des bordures à plus de 2 centimètres



1er contresens cyclable à La Madeleine rue Basch

avaient néanmoins été posées. Le Département fera le nécessaire pour que les bordures soient enlevées et remplacées par des seuils à niveau zéro.

RD 9 Bondues-Linselles

Les travaux d'élargissement sont commencés. Des bandes seront réalisées conformément aux préconisations formulées par l'ADAV il y a 2 ans.

RD 64 Linselles-

Bousbecque

Conformément à notre échange lors notre précédente rencontre, le projet de bande sera modifié pour essayer d'amener les bandes jusqu'au giratoire qui marque l'entrée de Bousbecque à l'exemple de la RD 9 à Roubaix/ De même l'aménagement démarrera à partir de l'anneau du giratoire.

RD 9 Mouvoux

Un arrêt de bus a été implanté sur la piste cyclable. L'ADAV fait remarquer qu'une signalétique d'aire piétonne a été implantée au niveau de l'arrêt de bus pour permettre la cohabitation sur un espace réduit entre piétons et cyclistes.

RD 64 Bondues-Linselles

L'aménagement des bandes cyclables sera « renforcé » par une transformation en pistes cyclables dans les courbes de manière à protéger le cycliste des véhicules qui coupent leur trajectoire et réduire la vitesse des motorisés. Un prochain point sera effectué en septembre pour valider le profil définitif.

RD 36 Frelinghing

Des bandes seront réalisées avec insertion dans le giratoire.

N 450 / Roubaix, av Jean Jaurès

Dans le cadre du transfert de compétence entre l'Etat et le Département, le tapis de l'avenue Jean Jaurès sera prochainement refait. Il conviendra de réaliser au minimum des bandes cyclables sur cette entrée de ville et ainsi permettre de relier la piste du Grand Boulevard au centre ville de Roubaix en lien avec les projets en cours au sein de LMCU. L'ADAV sera associée à la réflexion.

Echangeur N 17 / D 710, Marcq-en-Baroeul

Dans le cadre de la transformation de l'échangeur pour en augmenter sa capacité, il est possible d'améliorer les aménagements cyclables déjà réalisés. L'ADAV demande à ce que les bordures existantes sur les pistes qui ceinturent les giratoires soient supprimées. Il est convenu de faire une réunion de terrain pour répertorier ces bordures. Evocation du projet de requalification de la RN 17 entre le Pavé Stratégique et l'entrée de Bondues. L'ADAV sera associée au projet **RD 7 Englos-Fournes en Weppes** La départementale sera requalifiée afin de rendre les

aménagements existants plus homogènes. Il est convenu de se réunir spécifiquement pour étudier dans le détail ce projet.

RD 341 Port de Santes
La construction du giratoire doit tenir compte du projet d'aménagements cyclables inscrit en étude complémentaire sur la RD 341 pour lequel l'ADAV a déjà été associé.

RD 933 – Carrefour

Prêmesques-Ennetières
Construction d'un giratoire qui empêche la continuité cyclable. L'ADAV déplore l'interruption d'un itinéraire cyclable existant. Un accès latéral à la piste depuis le lotissement du Vert Gazon sera réalisé.

RD 952 Seclin-Templemars

Piste cyclable bidirectionnelle. L'ADAV demande à ménager un accès plus large à la piste pour faciliter l'insertion des cyclistes et que le seuil d'accès se fasse à niveau zéro. Un accès à la piste sera réalisé pour accéder au Fort de Seclin. Le tracé de la piste sera repris au niveau des intersections afin de le rendre plus tendu et plus proche de la chaussée. Les véhicules venant d'une chaussée perpendiculaire devront marquer l'arrêt avant de traverser la piste cyclable oui avant de s'engager sur la RD.

RD 254 Wahagnies

Présentation du projet de réaménagement de la chaussée avec reprise des pistes existantes. L'ADAV conserve les plans pour donner un avis définitif après étude sur le terrain, notamment pour la connexion de l'aménagement avec celui de la RD 54.

RD 120 Mons en Pévèle

Présentation du projet de bandes cyclables. Les bandes seront conservées au niveau des îlots séparateurs et les insertions élargies.

RD 941 Villeneuve d'Ascq, rue des Fusillés

Le projet pour l'instant retenu par le bureau d'étude qui travaille sur le sujet prévoit des pistes cyclables unidirectionnelles. L'ADAV sera associée à la réflexion et son avis sera notamment sollicité pour le traitement des intersections et le raccordement avec la piste bidirectionnelle existante de part et d'autre.

Liaison nouvelle

Tourcoing-Wattrelos

Le projet à l'étude prévoit des bandes cyclables. L'ADAV demande à ce que des pistes soient réalisées

sur cette voie de liaison vers la voie rapide. L'intérêt d'un cheminement cyclable est évident : liaison entre Tourcoing et Wattrelos, dessert du Parc du Lion, raccordement avec les voies vertes du Canal de Roubaix et de l'Espierre. L'emprise disonible pour les cyclistes et les piétons est de 3.5m. Des pistes cyclables au niveau du trottoir seront donc étudiées. Michel et Fanny

12 janvier. Capelle en

Pévèle. Présentation du projet de requalification du carrefour entre la RD 549 et la rue de l'Égalité. Les bandes cyclables existantes seront ponctuellement transformées en pistes cyclables. Il s'agit en fait de rétrécir la chaussée en réalisant des chicanes. Afin d'accentuer l'effet de chicanes et empêcher les automobilistes de mordre sur les aménagements cyclables, les bandes sont séparées de la chaussée par un îlot. L'ADAV ne juge pas utile de réaliser des amorces de bandes sur la rue de l'Égalité. Ces aménagements n'offriraient pas plus de confort et de sécurité aux cyclistes. Michel

24 janvier. Echangeur N17

/ D 710 à Marcq en Baroeul
Réunion de terrain pour étudier les améliorations susceptibles d'être apportées aux aménagements cyclables existants. En l'occurrence il s'agit de remplacer les bordures qui entravent la circulation des cyclistes qui circulent sur les pistes qui ceinturent les giratoires. Les bordures seront donc remplacées par des seuils à niveau zéro à l'occasion des travaux qui seront effectués pour augmenter la capacité des bretelles de sortie de l'échangeur. Fanny et Michel.

12 février. Restitution des analyses de l'ADAV par rapport aux projets présentés lors de la réunion du 11 janvier 2007.

RD 108 / RD 949 Le Vert Galant - Wambrechies

L'ADAV demande d'élargir le seuil de la traversée de la piste Nord de la RD 108 vers Quesnoy afin de faciliter les mouvements bidirectionnels et l'insertion des cyclistes qui circulerait sur le giratoire et qui souhaiteraient rejoindre la piste. Sur le pont, accroître la largeur de la bande.

RD 39 Allennes

L'Adav y était

Marais. Élargir et arrondir l'entrée de la piste par la rue du Cimetière, ouvrir la terre plein central et la sortie vers la rue du Cimetière. Faciliter l'insertion par un raccordement courbe. Veiller à la réalisation de seuils « zéro ».

RD 254 Wahagnies

Raccorder la piste bidirectionnelles d'Ostricourt (RD 54) aux aménagements de la RD 254. Michel et Fanny.

13 février. Présentation du

projet de sécurisation de la RD 7 entre la RN 41 et Englos. Le profil adopté conserve les bandes actuelles. L'ADAV demande de privilégier les plateaux aux îlots centraux dans les traversées de localité, d'allonger l'insertion des cyclistes après les « portes » qui marquent l'entrée d'une localité et la fin des aménagements



CG59 : seuils zéro pour les cyclistes et 2 cm pour les piétons à Villeneuve d'Ascq et à Wasquehal

cyclables, de réaliser des protections pour les aménagements cyclables en entrée et sortie du giratoire, de renforcer les effets de chicanes par une surélévation ponctuelle de la bande, de réaliser des sas aux intersections à feux. Michel.

19 février. D 108

Wambrechies

Analyse du projet de pistes cyclables à Wambrechies sur la RD 108 entre la RD 308 et la N 354. Une piste bidirectionnelle sera étudiée sur le giratoire pour favoriser le mouvement en provenance de Quesnoy et en direction de Comines. Sur le reste du giratoire la piste sera unidirectionnelle et proche de l'anneau. Des accès à la piste seront réalisés pour permettre les mouvements vers les chemins adjacents. Cette piste sera ensuite reliée au giratoire qui marque l'entrée de Wambrechies. Michel

20 mars.

Présentation du partenariat ADAV / Département du Nord à l'unité territoriale de Douai. Sur l'arron-

dissement de Douai l'association Droit d'Vélo est associée à la démarche. L'ADAV sera dorénavant associée aux études menées sur l'arrondissement de Douai. Un travail particulier sera entrepris sur la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de chicanes et autres rétrécissements en entrée de localité. Présentation du projet de **pistes cyclables sur la D25 entre Férin et Dechy.**

SAINT SAULVE

15 février. Présentation du projet de requalification de la rue Salengro. Le projet consiste à l'instauration d'un sens, aussi l'ADAV demande à ce qu'un contresens cyclable soit réalisé. Accord des services techniques qui présenteront le projet avec une bande à contresens aux élus. A. Legrand et Michel.

2 mars. Validation par les élus du projet de bande à contresens rue Salengro. Des arceaux seront implantés près du gymnase et sur le trottoir près du parking. L'ADAV fournira 200 plaquettes sur les contresens pour la réunion publique. Fanny et A. Legrand.

CVC

22 mars. Participation à la journée d'étude du Club des Villes Cyclables dont la thématique était : vélo + transports publics = une combinaison gagnante. Fanny et Michel



Journée d'étude FUBicy.

30 mars. « Villes moyennes, des solutions sur mesure » à Lons-le-Saunier. Tables rondes et ateliers ont décliné les aménagements et les services pour les cyclistes selon la taille des villes. Les solutions restent souvent les mêmes, sauf pour la location de vélo. Des évolutions possibles du Code de la route sur le modèle du Code de la rue belge ont été annoncées. Fanny et P. Delrue.

Esterra

9 & 23 février, 23 mars. Intervention de l'ADAV sur le partage de la rue et la cohabitation vélo-poids lourds lors d'une formation continue à la sécurité routière des chauffeurs de bennes à ordures. Fanny et Michel.

plus d'infos sur :
www.droitauvelo.org

Dimanche 20 mai

La caravane vanne

Caravane accordéono-cyclo-touristique burlesque franco-belge

9h Départ de Lille - 11h

Baisieux - 13h Retour à Lille

au jardin Vauban pour un pique-nique musical et festif. En partenariat avec l'ADAV.

Renseignements : Angélique Legrand - Wazemmes l'Accordéon - 03 20 22 12 59

Samedi 19 mai

1^{er} vélobus de l'école Victor Hugo de Marcq-en-Barœul le matin, puis tous les samedis matin.

Samedi 2 et dimanche 3 juin

FÊTE DU VÉLO Lille

Samedi 2 juin matin

Broc' à vélo

8h30 à 13h place du Marché de Wazemmes côté rue Gambetta.

Samedi 2 juin après-midi

Promenade avec la

Véloration, départ à 14h Grand Place ; animation «camions» à la Citadelle côté parking Transpole de 15 à 18h ;

stand au village associatif de 14 à 18h pour la Fête des Jardins à la Citadelle face au Colysée de Lambersart.

Samedi 2 juin soir

Fête du 25^{ème} anniversaire de l'ADAV

Dimanche 3 juin

Balade familiale toute la journée le long de la Deûle jusqu'au canal d'Aire.

Retour par les petites routes.

Dimanche 17 juin

Journée Portes Ouvertes de la MRES à Lille, Roubaix et Arras.

LES ARTICLES POUR LE PROCHAIN HEUROVÉLO (n°55) DOIVENT NOUS PARVENIR AVANT LE 24 AOÛT 2007

La fête du vélo

Les samedi 2 et dimanche 3 juin, ce sera la fête du vélo. Ce sera aussi la fête des jardins et la fête des mares.

Le samedi de 9 heures à 13 heures : traditionnelle **Broc' à vélos** place du Marché aux fleurs à Wazemmes. Rendez-vous pour vendre ou acheter votre vélo d'occasion, mais aussi échanger autour du vélo, marquer votre vélo contre le vol, etc.

NB : ce jour-là l'atelier d'aide à la réparation de vélo aura donc lieu à Wazemmes et non pas à la MRES comme d'habitude.

L'après-midi, l'ADAV disposera d'un stand dans le village associatif de la Fête des Jardins dans le parc de la Citadelle, le long de la Deûle.

Par ailleurs, comme tout premier samedi du mois aura lieu la Véloration. Rendez-vous donc à 14 heures Grand-Place pour un itinéraire associant vélo, jardins et mares. Pour ceux qui participent à cette balade, arrivée prévue vers 16 h 30 à la Citadelle.

De 15 à 18 heures, à la Citadelle se déroulera l'opération de sensibilisation **Vélos-camions**, avec la collaboration de

l'AFT-IFTIM (Centre de formation Transport Logistique) : chacun pourra monter à bord de la cabine d'un camion et constater *de visu* l'existence des angles morts.

A partir de 18 heures, si vous vous sentez l'âme musicienne nous pouvons organiser une fanfare à vélo pour rejoindre la MRES et partager le repas en musique en attendant l'arrivée de la nuit et la surprise que nous vous

proposerons pour fêter les 25 ans de l'ADAV. Une exposition sur l'histoire de l'ADAV sera aussi présentée à la MRES.

L'embarras du choix pour ce samedi 2 juin, mais c'est ça aussi la Fête du Vélo !

Traditionnellement, le dimanche matin du week-end «Fête du vélo» est organisée une balade campagnarde. À l'heure où nous écrivons cet article, l'itinéraire n'est pas encore défini. Un groupe d'adhérents s'est constitué pour l'organisation de balades. N'hésitez pas à nous contacter pour y participer.

Elise Défossez



V É L O É S I E

Samedi 7 avril, une bonne quarantaine de cyclistes a participé à la véloésie du quartier de Lille-Moulins coorganisée par les Ajonc et Zazie mode d'emploi, et encadrée par l'ADAV.



Chaque cycliste portait une lettre de l'alphabet tirée au hasard et devait se placer dans le mot du haïku spécialement composé sur sa lyre à pédales

(ça s'appelle aussi un vélo) par Robert Rapilly, adaviste et poète.

Découverte du quartier, émouvante traversée de l'allée couverte et centrale de l'hôpital Saint-Vincent, jardins des Ajonc avec arrêt boisson et

fenêtres bavardes, et un final musical dans le nouveau local de la Compagnie du Tire-Laine.

Si de nouveaux véloètes cherchent à exprimer leur art, ils peuvent contacter Robert Rapilly (via Zazie mode d'emploi) Yves Maerten



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 LADEVEZE
28 rue des Hautes Loges MARCQ en B.
03 20 72 62 22
10% sur achat de vélo et sur les pièces (hors promotion)

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

Cycles FALLET
4 bis av. Robert Schumann MONS en B.
03.20.04.47.01
Remise (hors promotion)

Cycles BONDUE
60 rue Jules Guesde LYS Les LANNOY
03 20 73 62 16
10% sur accessoires et vélos (hors promotion)

LAMBERSART CYCLES
11 rue du Bourg LAMBERSART
03 20 93 99 38
5% sur achat de vélo ; 10% sur les pièces (hors promotion)

YODABIKES
87 rue d'Esquermes LILLE
03 20 09 55 17
Remise de 10%. (hors promotion)

VILLAVELO
24 pl Louise de Bettignies LILLE
03 20 74 17 58
5% sur les vélos et accessoires (hors promotion)

VANDER-DONCKT FONTAINE Cycles Peugeot
1 et 3 rue R. Salengro HELLEMES
03 20 56 52 66
10% sur les accessoires 5% sur les vélos (hors promotion)

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 EUR - Gratuit pour les adhérents.
Toute suggestion est la bienvenue. Directeur de la publication : Benoît Cousin. Mise en page : Jean-Baptiste Boulange, Nicolas Floquet, Sébastien Torro-Tokodi, JF Charvet. Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Raymond Bodart, JB Boulange, Pascal Coquerelle, Benoît Cousin, Elise Desfossez, Jean Dewavrin, Julien Dubois,

Patrick Eillum, Frédéric Héran, Alain Legrand, Yves Maerten, Jean-Marie Olivet, Robert Rapilly, Fanny Steinmetz, Sébastien Torro-Tokodi, Marc Vanmansart. 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.