



Sept-
embre 07

Journal d'entraîneur l'heurO vélo

n° 55

**Dimanche 23
septembre
Balade
Val de Marque
pour la
Journée nationale
des Voies Vertes**

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

SANTÉ

Mangez, Bougez P2

NOUVEAU

**Commissions théma-
tiques** P2

CORRESPONDANTS

LOCAUX

GTV de Roubaix P3

NOUVEAU

Évitez l'accident P3

VACANCES A VELO

**Trans'Europ
à Vélo** P4 - 5

BALADE

Balade dominicale P6

VIE QUOTIDIENNE

**Merci à toi
"L'Auvergnat"** P6

PAYS - BAS

Laissez passer P6

VACANCES A VELO

**Le cycliste, ange mau-
dit ?** P7

POLITIQUE

**Vitesse et
Politique** P8

VACANCES A VELO

**15 Jours
à vélo** P 10 - 11

AMENAGEMENT

**L'ADAV y
était** P 12 - 14

VELOCATION

**Vélib' la libération de
Paris** P 16



SPECIAL VACANCES A VELO

Train + vélo : une nécessaire réconciliation

(articles p. 4 - 5 et 8 à 10)



Commissions thématiques

Afin de rendre plus visibles auprès des adhérents les petites structures existantes qui organisent des événements ou ont une activité régulière au sein de l'ADAV, il a été décidé lors du conseil d'administration du 27 juin dernier de mettre en place des commissions thématiques dont un ou deux membres acceptent le titre d'animateur. Il peut ainsi être facilement proposé à chaque adhérent de faire partie d'une ou plusieurs commissions. Les membres de ces commissions peuvent communiquer entre eux par courriel (listes de diffusion). Quatre commissions fonctionnent actuellement ; il peut bien entendu en être proposé d'autres.

- **Commission Atelier et marquage :**
David Miet (dmiet@no-log.org)

- **Commission Broc' :**

Élise Défossez

(elise.defossez@free.fr)

- **Commission Balades :**

Gérard Vahé

(vahe.gerard@wanadoo.fr)

- **Commission Heurovélo :**

Jean-Baptiste Boulange (jean-baptiste.boulange@laposte.net) et
Benoît Cousin

(benoitkousin@yahoo.fr)

Benoît Cousin

Brèves

L'Iran entamera bientôt la fabrication de vélos islamiques.

L'engin comprend une cabine qui couvrira la moitié du corps de la cycliste". (L'Equipe du 20/6)

On souhaite bien du courage et du mollet aux Iraniennes car avec un tel vélo, pédaler face au vent ne doit pas être une sinécure.

Samedi 1er septembre, boulevard Magenta à Paris.

Des vélos partout, les sonnettes résonnent : combien de temps faudra-t-il pour que les parisiens, à l'instar des hollandais, ne marchent plus sur les pistes cyclables ?

Vendredi 23 septembre : masse critique à LILLE. Rendez-vous 19h00, Grand' Place.

Mangez, bougez

En minuscule SUR TOUTES LES PUBS DE BOUFFE

Alors, enfourchez votre vélo.

Pour réduire les rejets de CO2 : respirez.

Pour la joie de vos muscles : pédaler sollicite 32 groupes musculaires.

Fesses, (hum !) cuisses, (oh !) et mollets (ah !) se bonifient en pédalant.

Par contre les muscles des membres supérieurs y perdent au change, sauf en VTT.

Pour les abdominaux, il faudra repasser par la série des pompes (à bras) car ils sont les plus passifs sur la route.

Tout pour le cœur : les oreillettes et ventricules augmentent de volume. Un cycliste moyen qui bat à 60 au repos et qui roule 1 heure par jour à 140 (le pouls) économise par rapport à un automobiliste 50 000 pulsations par semaine.

Les artères (pas celles de nos villes) passent en basse tension, on économise des anti hypertenseurs (mauvais pour l'employeur du trésorier) et au repos les vaisseaux s'habituent à travailler à un régime de pression inférieur.

Un antistress bio : quelques bornes les soucis sont recyclés dans l'action, le vélo est une école

de comportement et d'équilibre mental.

Le cerveau tourne à plein régime sur le vélo : les nerfs provenant des centres d'équilibration et les articulations envoient de multiples informations au cerveau. Le vélo est un excellent stimulateur cérébral plus besoin d'apprendre par cœur des textes après 35 ans...

Le bon dos : celui d'un cycliste ne souffre pas si vous ne vous penchez pas trop en avant et changez fréquemment de position (sur le vélo). Écartez les mains pour bien stabiliser le buste et au besoin, montez légèrement la potence pour ne pas

trop tirer sur la colonne.

Et notre tube digestif : avaler des kilomètres stimule la digestion c'est mieux que la course à pied. Le massage abdominal est favorisé par le mouvement et les contractions musculaires locales et se révèle plus utile et moins agressif que les secousses des foulées. De plus, envolée la constipation.

www.mangez_velotez.fr

Étienne Forest,
le Trésordoc



Miraculé

Bonjour, je m'appelle Matthieu FABBRI. J'ai 17ans et je vis à Lille. Le 5 Juillet 2007, à 9 h 50, j'ai été victime d'un accident avec un camion alors que je me rendais à la gare Lille Flandres en vélo.

Je roulais sur la piste cyclable du boulevard Victor Hugo au niveau de la rue d'Artois. Le feu était vert. Le camion a tourné sans me voir alors que j'allais tout droit et m'a accroché. Ma jambe gauche s'est coincée entre sa roue et son réservoir, j'étais entraîné... C'est

alors que j'ai hurlé et le chauffeur s'est arrêté. Bilan : quelques bleus, de légères contusions et une douleur persistante à la cheville. Plus de peur que de mal donc. Cependant, que serait-il arrivé si le camionneur n'avait pas entendu mon cri ? Quelles sont les chances de survie d'un cycliste face à un semi-remorque lors d'un accident ? Par ailleurs ces accidents sont malheureusement fréquents en raison de la mauvaise visibilité que l'on a depuis un poids lourd...

Matthieu Fabbri

Volet vélo des Plans de Déplacements d'Entreprise

À partir de la rentrée, nous offrirons aux employés des administrations et des entreprises de la Région un service de sensibilisation à la conduite du vélo en ville. Proposées sur le temps de midi, ces séances d'une durée de deux heures environ se composeront d'une présentation en salle et d'une

sortie à vélo dans les rues des villes concernées. Cette dernière aura pour objectif de montrer aux participants les situations qu'ils sont amenés à rencontrer en tant que cyclistes, et quel comportement adopter. Nous commencerons dès les mois de septembre et d'octobre par proposer cette forma-

tion aux usagers des parcs vélos de Lille Métropole Communauté Urbaine et de la Ville de Lille. Elle est conçue pour des groupes de dix personnes.

Sébastien Torro



Trans Europ'à Vélo...

Il était une fois 4 cyclistes acharnés décidés, pour leurs vacances, à longer le Danube à vélo, histoire de changer de la Deûle. Mais le Danube n'étant pas la Deûle, pour le rejoindre il fallait prendre le train. Pour une fois, nos compères s'étaient organisés à l'avance.

C'est que les places pour vélo dans le TGV sont rares et chères (en coût financier, "seulement" 10 euros par vélo) ! Hasard du calendrier, suite au lancement du TGV Est, les vélos ont donc profité, de Paris à Stuttgart, du nouveau design Christian Lacroix. Celui-ci est sûrement un passionné

de vélo car il a prévu les sangles pour éviter la chute des vélos... Et, souci de perfection, le

"protège-pédale" (je ne sais pas s'il a un autre nom plus officiel)... Mais il n'avait apparemment pas imaginé qu'on puisse partir en vacances avec un vélo hollandais (comment font-ils pour être si grands ?) et ses sacoches ! Car 4 vélos vides dans le compartiment réservé, ça rentre tout juste, mais avec les sacoches, ça coince ! Une fois installé, tout le monde finit par s'endormir paisiblement et la phrase du jour reviendra au contrôleur : "C'est un luxe de pouvoir prendre son temps"...

Là, j'espère que tout le monde est bien reposé. Arrivés à Stuttgart (sud-ouest de l'Allemagne), il s'agit maintenant de rejoindre Passau (sud-est, à la frontière avec l'Autriche).

L'équipe est parfaitement sereine, munie de son "Schönes-Wochenende-Ticket". Si j'ai bien compris,

c'est le même genre d'avantage que la carte Grand TER du Nord Pas-de-Calais mais pour toute l'Allemagne. D'ailleurs, un conseil au passage, si vous avez une excellente amie qui parle très bien allemand, elle saura vous sauver de situations incompréhensibles, même si ce n'est pas facile tous les jours !

Dans le train en direction de Nürnberg (Nuremberg en "français"), magnifique surprise en découvrant un compartiment entier destiné exclusivement aux vélos, poussettes, fauteuils roulants, etc. Ils l'ont fait !

Nettement moins bonne surprise lorsqu'au passage du contrôleur, on comprend que ce train n'est pas celui dans lequel on aurait dû monter. En Allemagne, il faut savoir que les trains blancs sont pour les riches et les trains rouges pour les autres (c'est à dire, entre

autre, ceux qui voyagent avec le Schönes-Wochenende-Ticket, vous vous souveniez du nom !). Hum, deux possibilités s'offrent alors aux voyageurs : se ruiner

mais rester dans ce train ou descendre dès que possible pour trouver d'autres correspondances dans les fameux trains rouges. Ils ont répondu à tout ces allemands, même pas moyen d'essayer de négocier à la française ! Choix aisé quand on vient d'arriver : plus de changements, c'est plus amusant.

C'est alors à partir de

ce moment là qu'il semble évident que cette journée de train sera la plus fatigante du voyage, même si plus de 600 km à vélo sont prévus ! Schwäbisch Gmünd, Crailsheim, Dombühl,



Embouteillage de vélos devant un ascenseur

Ansbach... Exotisme assuré au passage dans les différentes gares et systèmes plus ou moins sportifs pour le passage d'un quai à l'autre : escaliers bruts ("à la française" ?), escalators, ascenseurs, "monte-bagages", rigoles ou gouttières testés pour vous, toujours avec les sacoches bien sûr ! J'ai peu de photos de ces moments car le reportage est périlleux quand seulement 4 minutes vous attendent pour la correspondance !

Mais dans les trains, toujours un local vélo digne de ce nom ! Le plus dur est parfois de le trouver le plus rapidement possible. D'autres fois, il faut négocier sa place et celle de ses sacoches ! Globalement, il y a toujours quelqu'un pour vous aider, en allemand, en autrichien, en anglais, en français, en espagnol, en italien, en langage des signes...

Bien arrivés à Passau, il coulait de source que

le voyage à vélo jusqu'à Vienne ne serait plus que de la promenade, au gré de découvertes agréables : parking vélos, panneaux solaires, éoliennes, barrages hydro-électriques, tri

sélectif très répandu, aménagements cyclables, respect du cycliste, et, oui,

bien sûr, paysages et architectures magnifiques.

À Vienne, le système automatique de location de vélos s'appelle Citybike. Il semble sponsorisé par des banques dont je ne citerai pas le nom. Et l'entretien des flottes de vélos est assuré par... un cycliste, en vélo couché à remorque !

La destination ultime pour ce voyage sera Bratislava, en Slovaquie, hors Zone Euro, autre monde. Tous les retours se feront en train, pétillant de cette aventure. Dans le train à cabines de Bratislava, on se croirait dans l'Orient Express. Sur ce court trajet, juste le temps de 4 contrôles : billet, identité, côté slovaque, côté autrichien pour replonger dans le "temps d'avant l'Europe"...

De Vienne à Passau, le constat est qu'en Autriche aussi tout est prévu pour les vélos... ou presque !



La montée vers le quai

Confortés par la présence systématique d'emplacements pour vélos dans les trains, pour le retour, le départ de Passau se fait vers 10 h pour prendre le TGV à Stuttgart à 16 h 55 (l'heure précise est importante à retenir !). Au départ, plus d'une heure de marge est

Le compartiment vélo du TGV Est...



...celui du train de Nuremberg.



prévue, "au cas où"... Tout se déroule sans problème ("keine problem" vous diront tous les chefs de trains allemands et souriants) jusqu'à Nürnberg, où le changement n'est prévu qu'en 6 minutes. Chacun des 4 acteurs commençant à maîtriser le port du vélo chargé sur le petit doigt, le quai est atteint, les vélos commencent à être installés dans le train... et là, c'est le drame ! Dans une cacophonie impressionnante, notre experte traductrice finit par déchiffrer qu'il y a un problème (chantier ?) plus loin sur la voie, qui implique de continuer en bus, mais que ce bus ne permet pas le transport des vélos. Je vous passe les détails du vent de panique qui souffle à ce moment et nous nous retrouvons au "Service Point" de la gare. Là, une fois de plus "keine problem", une correspondance est possible, mais le train part dans 5 minutes ! Mission accomplie, décidément, quelle maîtrise !

Après avoir essuyé les perles de sueur sur les tempes des aventuriers, la question est : quand, précisément, arrive-t-on à Stuttgart ? Réponse : après un changement à Regensburg (j'apprends à mon retour en France qu'il s'agit de Ratisbonne), arrivée prévue à Stuttgart à 16 h 53 (rappelez-vous 16 h 55). Ça veut dire 2 minutes de changement d'un train régional à un TGV ? La suite est simple : c'est impossible et la soirée sera consacrée à la dégustation de wurst ! Sauf qu'un Stuttgart-Paris avec 4 vélos en réservation, ça ne se trouve pas tous les jours, en plus, il s'agissait de billets Prem's non échangeables et non remboursables et

la déviation de la voie Nürnberg-Stuttgart n'était réellement pas prévisible... Après un calcul rapide, il semble financièrement plus intéressant de sacrifier l'un des vélos devant le TGV pour gagner du temps pour les trois autres. Mais l'ombre du

Dark Vador du vélo flotte sur l'équipée...

Comment faire alors pour monter dans ce train ? Ein problem ? Die Deutsche Bahn est là pour vous ! Après avoir cru à une blague, le chef de train prend les choses en main, c'est à dire son téléphone-ordinateur-imprimante-machine-à-laver-qui-tient-dans-la-main ! Il commence par chercher un autre TGV à nous proposer quelques heures plus tard. Échec. Il ne semble pas avoir les TGV français dans son boîtier magique. Plusieurs minutes plus tard, il revient et précise le quai d'arrivée du train : 6 et le quai de départ du TGV : 10. Il se renseignera ensuite pour savoir exactement à quel niveau du quai est prévue l'entrée des vélos dans le TGV. Je le

quelques minutes plus tard, il revient pour annoncer que ce train a 3 minutes de retard... Ça se corse ! Il faut bien admettre que même si des aménagements sont prévus, la rançon du succès est que lorsqu'il y a beaucoup de vélos à transporter, les cyclistes en trop grand nombre mettent les trains en retard...

Dans ces conditions, pour Paris, difficile de rester optimiste ! Le chef de train propose alors de contacter la centrale de la Deutsche Bahn pour prévenir le TGV du retard de ses quatre cyclistes préférés. Vous croyez ça vous ? La délégation enquêtant pour l'ADAV avait-elle été annoncée officiellement ? En comparaison de l'Allemagne, la France paraît bien peu organisée. Mais le peu de rigueur qu'on ne peut lui refuser, c'est bien qu'elle met un point d'honneur à ce que ses TGV partent à l'heure ! Comment croire, alors, que ce jeune chef de train, dévoué mais modeste, puisse détourner ce principe international ?

Après des heures de négociations, la pression monte pour la dernière correspondance. A l'approche de Stuttgart, les vélos sont déjà prêts à sauter en marche. L'inconnue

reste le type d'escalier à franchir pour relier les deux quais. Il s'agit alors d'être efficace. Ne plus réfléchir, ne plus penser. Un objectif : le TGV du quai 10 ! Le chef de train, aidé d'un autre voyageur, va jusqu'à descendre les vélos du train. Il indique les escaliers à prendre. Aucune gouttière, aucun "monte-bagages". Mais on dévale les marches sans broncher. De l'autre côté, à croire qu'on était attendu, des

voyageurs semblent attendre l'arrivée des vélos pour les aider à remonter l'escalier. En deux temps, trois mouvements, les quatre vélos et tous leurs bagages sont dans le train. Ultime surprise, dans le compartiment vélo, deux cyclistes parisiens avec leurs vélos sous housse regardent ahuris l'arrivée de dernière minute des quatre vélos dont le contrôleur avait effectivement annoncé la réservation...

Après toutes ces émotions, la pause chocolat s'impose, en guise de champagne. Et dans l'enthousiasme, un courrier d'admiration est rédigé à l'attention du chef de train allemand, pendant que le montage des vélos sous housse rappelle déjà les ateliers d'aide à la réparation de vélos de l'ADAV ! Tout ça dans les 8 m² de l'emplacement vélo aux couleurs mauves et rouges, sous le regard de Christian Lacroix et du contrôleur cyclotouriste, amusés...

Élise, LNA, David, Jsbb



Annonce de la masse critique viennoise



Un compartiment vélo surpeuplé

soupçonne même d'avoir fait arrêter son train à proximité de l'escalier le plus direct... Mais vous n'y croyez pas encore, c'est normal ! Il commence à envisager le passage des 4 vélos par un escalier réservé au personnel, pour faire gagner un peu de temps. Encore



Remontage des vélos dans un compartiment de 8 m²

Attendre un dimanche sans pluie, (c'est plus sympa !), l'ambiance est tout de suite meilleure.

Prendre le train en gare de Lille Flandres (10h10) qui va vers Douai, arrêt à Seclin. Sortir de la gare en prenant les souterrains, attention ceux-ci ne sont pas encore équipés de goulottes, il faut donc porter le vélo. Prendre à gauche, tout droit, jusque la rue G. Bouvry, artère principale de Seclin qui a été pensée à l'époque de Pompidou, pour une circulation aisée des automobiles. Choc !

Heureusement, des aménagements sont programmés pour favoriser les alternatives (2010-2012). Prendre ce boulevard de l'époque stali-

Balade dominicale

L'ADAV n'a pas pour vocation de vous emmener sur les routes de France le dimanche ; toutefois, je ne puis résister à l'envie de vous faire partager un petit parcours dominical qui peut se prévoir en famille ou entre amis.

nienne sur la gauche, jusqu'à la drève de l'hôpital, face à la mairie. Arrêt. Prendre à droite l'allée centrale de la drève, l'hôpital Marguerite de Flandres se trouve au bout de la drève. Traverser l'allée des marronniers et entrer dans le jardin à la française ou s'alignent graminées, buis et pivoines sous les tilleuls. Entrer dans le cloître et jeter un coup d'œil dans la chapelle et la salle des malades qui se trouvent dans la partie la plus ancienne de la construc-

Au Parc Mozaïc une réduction est offerte aux cyclistes adhérents de l'ADAV

tion, sur la droite.

Sortir du jardin, prendre l'allée des marronniers sur la gauche (100-150 m) pour trouver le canal de Seclin. Prendre alors le chemin vers Mozaïc le canal sur votre droite. Les gros platanes vous protègent du vent et du soleil ardent. Attention aux pêcheurs plutôt furieux si vous leur écrasez la canne, aux piétons qui vivent à une autre allure, dans un autre monde... Usez de votre sonnette.

Au bout du canal, (5 km), la Deûle transporte

péniches chargées et famille de poules d'eau ; à votre droite, une petite passerelle vous permet de franchir le canal de Seclin. Vous arrivez à Mozaïc, Jardin des cultures. À l'accueil, annoncez que vous êtes cycliste, adhérent à l'ADAV : un tarif préférentiel vous sera proposé. Sympa ! Une agréable journée dans un site de verdure et de cultures.

Pour le retour, prévoir le même chemin en sens inverse. Un petit arrêt à la buvette de la gare sera bienvenu, si celle-ci est ouverte (elle est actuellement en cours de restauration). TER vers Lille à 17h08. Bonne journée.

Paul Lueur & Philippe Delrue

VIE QUOTIDIENNE

Merci à toi, " l'auvergnat " de Ch'ti Vélo

Au programme de cet après-midi de printemps : une visite de Lille. Mais il s'agissait d'une visite pas tout à fait comme les autres...

Une balade qui devait passer par le Parc Matisse, la porte de Roubaix, la place aux Bleuets, la porte de Gand, le parc le long de l'autoroute urbaine, avec son mur d'escalade et ses structures pour tir à l'arc vertical, la promenade du Préfet, les jardins familiaux, les bords de la Deûle pour rejoindre le parc de la Citadelle, le jardin Vauban (un coup d'œil au plus beau platane de Lille qui plonge ses branches dans un autre méandre du canal de la Deûle) et le quai du Wault, son bassin, ses parterres fleuris, la sculpture blanche et minérale du P'tit Quinquin et pour finir : la terrasse du café d'Alawa qui fait face à la cathédrale de la Treille et au nouvel espace vert étendu au pied des escaliers de pierre.

Un lieu de verdure maîtrisée, gagné grâce au

Les nouveaux forfaits de Ch'ti vélo pour les étudiants : un trop grand succès ?

militantisme d'acharnés, d'alternatifs, de militants, il y a quelques années déjà.

Un verre en terrasse, oui, parce que le vélo : " ça donne soif ".

Mais, il s'en est fallu de peu pour ne pas vivre cette belle épopée citadine. Car, non, non, à Ch'ti Vélo, un vendredi 18 mai 2007, à onze heures du matin : " y'a plus d'vélo ".

Pas de vélo... Alors que je reçois un invité de marque et de dernière minute et que je voudrais l'entraîner dans mon sillage pour une promenade lilloise hors des trottoirs envahis ! En effet, ce jeune homme nous explique que les nouveaux forfaits pour étudiants, à 15 euros, ont du succès et de ce fait : " y'a plus d'vélo à louer ".

Fidèle à mon habitude, je dégaine mon sens de la répartie, sincère et spontanée pour demander de ma voix forte : "

mais c'est quoi cette association ? ".

Et dans mon for intérieur, je pensais aussi au fait qu'il est déjà bien difficile de faire réparer une roue crevée à Lille, quand on n'a ni le temps, ni les outils... si en plus, on ne peut plus louer un vélo.

Mon acolyte, juste à côté de moi, n'a pas vu que mon regard souriait un peu à ce salarié de Ch'ti Vélo. Un léger silence a pesé. De façon plus imagée : un ange est passé.

Mais, ce même jeune homme l'a peut-être vu ce sourire de mes yeux, ou alors, est-ce plutôt cet ange gardien qui lui a expliqué en quatrième vitesse, le fond réel de ma pensée déçue ? Je ne sais pas ce qui a bien pu se passer.

Mais nous l'avons vu se diriger vers son vélo en annonçant qu'il nous le prêtait pour la journée et gratuitement avec ça (le vélo du salarié de

Ch'ti Vélo, bien sûr, pas celui de l'ange).

J'ai encore demandé s'il préférait le vin ou la bière. Il a dit la bière.

Et cinq ou six heures plus tard, on lui ramenait son vélo avec une " Moulins d'Ascq " (la bio mérite bien une toute petite pub, ne censurez pas, s'il vous plaît...).

À ta santé, toi l'auvergnat qui sans façon, nous a prêté ton précieux cycle : le ciel t'aidera un de ces quatre jeudis, c'est presque certain.

Le côté obscur de cette petite histoire réside dans le fameux passage de l'ange parmi les vélos de l'atelier. Cet ange s'est sali les ailes avec du cambouis poisseux et comme par désenchantement, on en avait plein les mains, tous les trois.

Mais ça c'est une autre histoire et si vous m'avez lue jusqu'au bout, je vous remercie en cessant tout net ma bavardise habituelle. À bientôt.

Clotilde Boulange

Laisser passer

Les résultats de la "fietsbalans" - un ensemble de mesures qui permettent d'évaluer la "cyclabilité" d'une ville - très attendus au Pays-Bas, ont pour cette édition offert de bien riches enseignements. Entre autres que l'augmentation du nombre de cyclistes est plus sensible dans les grandes villes que dans les moyennes, que les aménagements cyclables commencent à souffrir de leur succès et que le nombre d'arrestations dues à la réglementation routière pourrait avoir raison des plus courageux.

On y vient, tout doucement. Après la ville de Drachten dans le nord des Pays-Bas où la signalisation verticale, dans la majorité, a disparu des rues, Strasbourg réfléchit à un aménagement de la réglementation du code de la route pour les cyclistes (avant, peut-être, la réalisation au plan national d'un code de la rue).

À titre expérimental, la ville devrait pouvoir autoriser prochainement - après approbation du gouvernement - le tourne-à-droite à la manière d'un cédez-le-passage et minorer les amendes pour le passage au feu rouge. En attendant, on se rend compte tous les jours lorsque l'on pédale que le rythme des feux n'est absolument pas adapté à notre conduite. Le vélo n'est pas privilégié par l'onde verte (lorsque l'on roule en auto sur un long boulevard et que les feux pas-

sent au vert les uns après les autres à notre passage) mais plutôt soumis à l'onde rouge. Et voilà que l'un des collaborateurs de la Fietzersbond (Union des cyclistes néerlandais, nda), Theo ZEEGERS, nous propose une étude sur les calories que nous brûlons au redémarrage. D'après ses mesures, nous dépensons l'équivalent de l'énergie utile pour faire 100 à 200 mètres lorsque nous nous arrêtons à une intersection. Ce qui, sur de courtes distances, n'est pas une grande contrainte peut très vite devenir exténuant dès que le parcours commence à dépasser cinq kilomètres et comprend un arrêt tous les 500 mètres. L'étude revient aussi sur la différence de comportement entre un cycliste et un automobiliste à l'approche d'un feu rouge : là où l'automobiliste aura tendance à s'arrêter au dernier moment, le cycliste

ralentit dès les premiers instants où il aperçoit le feu rouge. Chaque coup de pédale gagné correspond à un peu moins d'effort à fournir. Et n'oublions pas que tous les cyclistes ne sont pas au mieux de leur forme, et qu'il faut ajouter à ceux-ci les personnes âgées, les femmes enceintes, les enfants...

Exigeons des aménageurs et des politiques une réflexion sur la possibilité de réduire le nombre des feux en ville, ce qui n'aura certainement pas pour effet de rendre la circulation plus dangereuse, mais bien au contraire responsabilisera un peu plus tous les usagers. Car c'est bien avant tout pour fluidifier le trafic automobile que leur généralisation s'est imposée.

Sébastien Torro

La signalisation verticale en question : fluidification pour les voitures, confusion pour les vélos

CHANSON

Je n'suis pas bien roulant

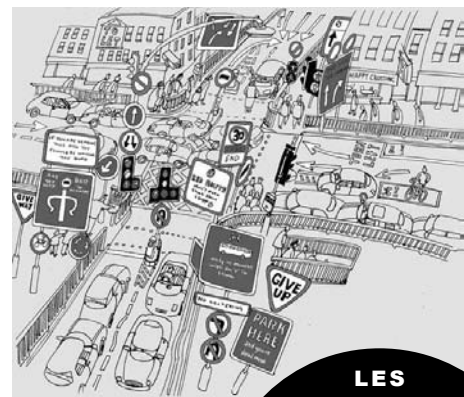
Sur l'air de "Je n'suis pas bien portant" de Gaston Ouvrard.

J'espère que c'mal est temporaire
C'n'est pas rigolo. Entre nous
J'ai un équilibre précaire
Et j'me retrouve souvent dessous
J'ai beau vouloir persévérer
J'finis toujours par retomber

J'ai la selle en dentelle
Le guidon en coton
Mes pédales s'font la malle
L'porte-bagages dans l'cirage
Et les pneus bien trop vieux
Les écrous un peu mous
Mes pignons sont grognons
Les maillons bien trop longs
J'ai la chaîne incertaine
Et mes axes sont furax
Mes poignées déchiquetées
Les patins bien trop fins
Les lumières à refaire
Et la fourche un peu louche
L'antivol qu'est d'traviole
Les roulements en flottement
La sonnette trop fluette
L'dérailleur, quel malheur...
Les vitesses quelle tristesse...

Ah ! mon Dieu ! qu'est embêtant
D'être cyclocondriaque,
Ah ! mon Dieu ! qu'est embêtant
Je n'suis pas bien roulant.

David Miet



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

**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 LÉCOLIER
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

Le cycliste, un ange maudit ?

Pour la deuxième année consécutive, j'ai décidé d'effectuer un voyage à vélo de Douai jusqu'à Freiburg im Brisgau, la mecque de l'écologie avec retour en train via Lyon où je souhaitais revoir des amis.

1 200 Km à vélo avec, comme les escargots, la maison à transporter (les sacoches pour les roues et le cadre du vélo) car le TGV Lyon-Douai n'accepte pas les vélos. Des vacances durables en quelque sorte qui, même si je ne m'attendais pas à ce qu'on me couvre la tête de l'auréole d'un saint, m'ont valu plusieurs remarques désagréables d'agents de la SNCF.

Une fois de plus, j'aurais intériorisé ces vexations si je n'avais lu l'article d'Alain Leclerc paru dans le quotidien national "Le Monde" du 22/08/07 intitulé "Les vacances des français ont un impact croissant sur l'environnement". On y apprend, entre autres, que les vacances des français sont responsables d'un sixième des émissions de CO2 dues aux véhicules particuliers. Un aller-retour en vacances émet en moyenne 187 kg de CO2 tandis que les excursions d'une journée au cours de ce séjour émettent 93 kg de CO2.

Le slogan martelé pendant la campagne présidentielle "travailler plus pour gagner moins" pourrait effectivement résoudre de façon radicale le problème.

Des vacances durables à vélo.

Une autre alternative est le cyclotourisme.

Encore faudrait-il favoriser ce type d'alternative à l'aide d'infrastructures ! Le CIADT (1) avait adopté en 1998 un Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes. Force est de constater que, presque 10 ans après, ce Schéma Directeur en est resté à l'état de poussières d'étoiles aux franges du

territoire (Aquitaine et Alsace entre autres) et dans les régions les plus touristiques mais totalement absent dans le reste de la France.

Départ donc de Douai le vendredi 03/08/07, en hors la loi, en empruntant les chemins de halage du Canal de la Sensée sur 40 km interdits aux vélos. Le voyage s'est poursuivi le même jour sur les chemins de halage de la Sambre entre Maubeuge et Jeumont avec pas moins de 5 barrières fermées malgré la période estivale. Sur 2 d'entre elles, un passage

latéral a été improvisé permettant le passage des vélos. A une troisième, un pêcheur gardait sur lui une pince multiple afin de pouvoir ouvrir les barrières. Pour la 4e, un éclusier compatissant m'a ouvert la barrière tout en me précisant qu'il ne devait théoriquement pas le faire. Pour la 5e, il m'a fallu enlever les 5 sacs de mon vélo et passer celui-ci par dessus la barrière car le passage latéral est trop étroit. Je crois que, si j'avais dû effectuer cette manipulation 5 fois de suite, je serais retourné à Douai et aurais loué un 4x4 pour partir en vacances en polluant comme tout le monde.

L'emprunt du RAVeL (2) en Wallonie entre Jeumont et Dinant était volontairement donné l'absence de Véloroutes et Voies Vertes (VVV) au Nord de la France. Je comptais continuer sur la

Voie Verte de la Meuse entre Givet à la frontière belge et Charleville-Mézières. Las, il m'a fallu déchanter : une fois de plus une VV qui ne respecte pas les délais de réalisation. Je me suis donc retrouvé sur l'ancienne N88 en compagnie des motards.

Il m'a fallu attendre l'Alsace pour bénéficier de VVV dignes de ce nom.

À Strasbourg, j'achète mon billet pour le retour Lyon-Douai. Un agent de la SNCF est heureux de m'apprendre que le TGV

Est accepte les vélos et m'explique docement qu'il me faudra attendre le renouvellement

des rames du TGV Lyon-Lille pour bénéficier du même service sur la ligne que je compte emprunter. Il ne reste plus qu'à souhaiter que des cycloterroristes fassent sauter les rames de TGV pour accélérer le changement de celles-ci. Mais l'adaptation d'une rame du Corail Mulhouse-Lyon a été plus pragmatique puisqu'on s'est contenté d'enlever les sièges afin de pouvoir y stocker les vélos.

À Mulhouse, une charmante guichetière de la SNCF m'annonce que le transport des vélos est gratuit. Marvellous ! Sauf qu'il s'agit des vieilles rames de Corail qui ne sont pas à niveau avec le quai : il faut donc décharger les bagages, les monter puis se faufiler à travers la porte étroite avec le vélo. Même topo bien sûr à la descente. Si ce n'est qu'un contrôleur me

menace d'une amende car le local à vélo est 4 rames plus loin et m'invite à charger mon vélo dans la rame ad hoc au prochain arrêt. Les 5 sacs seront trimbалés dans le train en marche. Chose faite pour découvrir que le vélo, même s'il reste marginal en France, commence à se développer. Nous étions 8 ce mercredi 15 août au soir à avoir choisi la "complémentarité" train+vélo alors que le compartiment n'accepte que 6 vélos. À nouveau, un agent de la SNCF qui menace de descendre un cycliste qui ne peut mettre son vélo dans le compartiment.

À Lyon, je demande une réservation pour un train peu bondé en expliquant que j'ai un vélo et 6 sacs. Merveille d'une administration kafkaïenne qui m'annonce que je n'ai droit qu'à 3 bagages. Le vendredi 17 août au soir, je constate qu'il y a un hic : ayant rajouté un portebagages avant, le cadre ne veut plus rentrer dans la sacoche. Je m'assois donc dans le couloir en compagnie d'un jeune parachutiste qui vit son entrée à la caserne avec la même exaltation qu'une entrée en religion. À chaque arrêt, il s'agit de savoir de quel côté est la descente pour déplacer le cadre du vélo sans trop gêner les personnes qui montent et descendent. Et inévitablement, un contrôleur pousse des cris d'orfraie en m'indiquant que je risque de blesser des passagers. Et oui, tout le monde n'a pas la chance de tomber sur un agent de la SNCF cyclophile tel que Jean D. à moins que, tel Docteur Jekyll & Mister Hyde, la personnalité de celui-ci ne se dédouble entre la vie privée et la vie professionnelle. Arrivé à Douai vers minuit, il s'agit de remonter le vélo sur un quai mal éclairé. C'est alors qu'un train de marchandises, estimant les



Le quartier Vauban à Freiburg im Brisgau : un quartier sans voitures

quais déserts, traverse la gare à toute vitesse envoyant valdinguer sur les voies le sac des roues !

L'Allemagne est-elle plus cyclophile ?

Pour Fribourg en Brisgau, incontestablement en ce qui concerne les voies cyclables et le stationnement vélo. Freiburg s'enorgueillit même de posséder le quartier Vauban qui est un quartier sans voitures. Une première visite de ce quartier impressionne par le silence qui y règne et qui n'est troublé que par le bruit du tram et les jeux des enfants bien sûr. Par contre, les choses sont plus discutables avec

la Deutsche Bahn. C'est ainsi que j'aurais aimé rejoindre la frontière distante de 30 km avec la bicyclette dans le train. Est-ce la barrière de la langue mais on m'a collé d'office un train l'après-midi alors que j'aurais préféré partir le matin. De plus, j'ai dû payer le même tarif pour mon amante exclusive de 10 jours (la bicyclette) et moi !

Conclusion

Les cyclotouristes - dont certains étaient en famille - que j'ai rencontré étaient essentiellement germanophones et fréquentaient l'Alsace assez bien pourvue en voies cyclables. La seule famille de cyclos qui

Faute d'un véritable réseau de VVV, la France ne pourra capter le cyclo-tourisme itinérant qui est un tourisme doux

ait osé s'aventurer plus profondément en France jusqu'à Verdun, m'a confié que, l'année prochaine, ils iraient en Hollande où la pratique du vélo est plus agréable et ce, malgré le climat. Faute d'un véritable réseau de VVV, la France ne pourra capter le cyclotourisme itinérant qui est un tourisme doux. Quand à moi, je continuerai à braver les cerbères de la SNCF en espérant que celle-ci ne se contente pas de promouvoir les écobilans (un voyage en train émet 12 fois moins de gaz à effet de serre que celui effectué en voiture) mais finisse par reconnaître la complémentarité

train+vélo pour un tourisme soutenable.

Pierre Kokoszynski

1 : CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire

2 : RAVeL : Réseau Autonome de Voies Lentes (Wallonie)

P O L I T I Q U E

Vitesse et politique

La civilisation industrielle, née en Angleterre au milieu du XVIII^e siècle et omnipotente sur quasiment toute la planète, a placé la vitesse au cœur de son principe vital.

La machine à vapeur, le moteur électrique, le moteur Diesel ont tous contribué à accélérer les rythmes du travail humain, qu'il s'agisse des modes de fabrication ou de déplacement. C'est le fameux "time is money" des industriels capitalistes qui, au bout du compte, régit nos sociétés modernes et post-modernes depuis 200 ans. Cette accélération continue débouchera au début du XX^e siècle à la mise en place du travail à la chaîne (le constructeur d'automobiles Henry Ford en 1913), aux cadences infernales (système Bedeaux, qui consistait à chronométrer chaque tâche afin d'établir une norme de vitesse d'exécution que chaque ouvrier se devait de respecter) et que dénonça Charlie Chaplin avec humour et élégance dans son film "Les temps modernes".

Cette fascination de la vitesse a toujours été

obsessionnelle dans l'industrie automobile : au début du XX^e siècle, les constructeurs organisent des courses de vitesse, des rallyes et autres compétitions relayées par la presse, avides de sensations et d'exploits.

En dépit d'accidents mortels de plus en plus nombreux, cette course à la performance s'accroît dans la période de l'entre-deux-guerres où la vitesse automobile devient un enjeu politique et nationaliste.

Cette fascination pour la vitesse existe aussi dans le transport ferroviaire, maritime (le "ruban bleu"), les engins militaires, l'aviation, le sport. La seule fois où ce dogme a été ébranlé, fut lors de la guerre israélo-arabe de 1973 quand les pays producteurs de pétrole (OPEP) augmentèrent fortement le prix des hydrocarbures pour faire pression sur les pays occiden-

taux. Le gouvernement de l'époque (Messmer) avait alors décidé la suppression de toutes les courses automobiles pour alléger la facture pétrolière du pays. Vivement contesté par les constructeurs, cette mesure fut supprimée l'année suivante.

Aujourd'hui, cent ans de vitesse automobile ont engendré un massacre sur les routes du monde et le bilan global des morts de la route ne doit être loin des guerres qu'a connu notre humanité.

Pourtant, il y a quelques signes qui montrent que la décélération n'est plus une vue de l'esprit ou un fantasme d'utopistes décroissants. En premier lieu, la peur du radar a fait prendre conscience que la vitesse était le facteur numéro un de la mortalité routière. Du coup, même si seules 10 % des automobiles vendues en France ne dépassent pas 160 km/h (vitesse qui est largement suffisante pour se tuer), les constructeurs n'osent plus fabriquer des

bolides qui foncent au-delà des 200 km/h*.

Plus récemment, un ingénieur niçois a conçu une voiture propulsée par un moteur à air comprimé et dont la vitesse, selon les modèles, ne dépasse pas les 100 km/h. Au-delà de l'absence de pollution et du faible prix de revient au km parcouru, c'est la limitation de vitesse qui est la plus signifiante. Sa société vient d'ailleurs de vendre son brevet au consortium indien TATA, ce qui montre que les Indiens sont plus intelligents et modernes que nous. Vous trouverez tous les détails sur ces voitures à air comprimé en cherchant sur internet "mdi.international" ou "moteur à air comprimé".

Ne soyez plus déprimé, roulez à l'air comprimé !

Yves Maerten

* Seules 10% des automobiles vendues en France ne dépassent pas le 160 km/h.

V A C A N C E S

15 jours en selle

Cet été, nous sommes partis en Bretagne. Cet été, nous sommes certes partis en Bretagne, mais en vélo. Cet été, nous avons décidé, d'un commun accord, que nos guiboles affronteraient, cœurs vaillants, le " mâassif " Armoricaïn. Cet été, nous sommes partis de St Malo vers St Brieuc, par la Côte d'Emeraude, à vélo.

Départ à 07h30 de Lille Europe le 18 Juillet. Remerciements à l'architecte pour l'aimable ascenseur qui nous emporte au niveau +1 du hall d'accueil puis au niveau 0 des quais, avec nos vélos, nos sacoches, nos sacs, nos casques et nos guiboles... En un seul voyage ! Instant insignifiant que nous aurons l'occasion de regretter en visitant la gare de Rennes...

Grâce aux bons conseils d'une guichetière de la Gare

Lille Europe, nous avons en effet réservé un emplacement " vélo " pour la modique somme de 10 € par trajet et par vélo (soit 40 € pour deux A/R). Un crochet nous est donc expressément dédié en voiture 8, juste derrière la motrice. Notons qu'il est possible d'emmener son

vélo sans payer de supplément mais les conditions sont un peu... particulières. La monture doit en effet être enveloppée dans une inesthétique housse, dont les dimensions, absolument réglementaires, doivent lui permettre de se glisser, sans efforts, dans les étagères réservées aux bagages normaux.

Malheureusement, la dite housse, exige que notre cher compagnon à deux roues soit démonté, plié, bâillonné et réduit au silence le plus absolu, pour pouvoir y entrer. De plus, même si, le destin farceur vous permet de déposer délicatement ce grossier " sac à vélo " dans la zone prévue, il vous faudra veiller à ce qu'un importun ne vienne

y déposer par dessus son énorme valise qui écrasera les parties sensibles de la bête, à savoir le dérailleur ou pire, la sonnette ! Enfin, et je vous invite à prêter attention à ce dernier élément, votre pauvre vélo, enfermé malgré lui dans un sac obscur, n'est, en plus, pas prioritaire face aux bagages " classiques ". Le contrôleur est donc libre de vous demander de lui trouver un autre emplacement si votre petit compagnon à guidon empêche d'autres voyageurs de ranger vos valises.



Un crochet nous est donc expressément dédié en voiture 8, juste derrière la motrice.

Vous risquez, au regard du taux de remplissage des trains en été, de rester avec enfants et vélos sur le quai, n'ayant pu vous résoudre, l'œil humide et les mains moites, à abandonner ces derniers, attachés à un piquet de gare sous le soleil... enfin non, il n'a jamais fait beau.

Bref, il est fortement recommandé de prendre la réservation sus mentionnée car elle permet en plus de voyager dans la même voiture que les vélos et donc de les descendre plus rapidement en arrivant à destination, ce qui, croyez moi, n'est point une mince affaire !

Nous voilà donc partis en direction de Rennes, le cœur léger et le mollet frémissant. Nous avons prévu de prendre un Train Express Régional, vulgairement appelé TER par le commun et le passant insouciant des malheurs du monde.

Par un artifice rédactionnel habile - mais qui ne vous aura pas échappé - j'indiquais plus haut que la

A V E L O

Gare Lille Europe permet d'accéder aux différents niveaux en une fois, avec vélos et bagages. Il n'en fut point de même à Rennes. La capitale bretonne possède en effet des ascenseurs dans sa gare mais ils ne permettent d'emporter qu'un fauteuil roulant avec un accompagnant mais sans bagages. S'ils répondent ainsi probablement aux normes trop souvent ignorées, qui obligent à faciliter l'accès des lieux publics aux personnes à mobilité réduite, ils sont tout de même un peu petits et sous-dimensionnés, au regard du nombre de voyageurs présents en même temps que nous. Nous avons ainsi dû, en quatre voyages, faire passer vélos puis bagages démontés puis remontés à chaque transfert, entre les quais du TGV et ceux du TER. Le plus difficile étant de convaincre le pressé-pénible que définitivement NON, il ne montera pas sur mes épaules pour aller plus vite...

Nous voilà donc arrivés, après ces aventures qui vous font déjà le front soucieux et l'échine moite, sur les quais du TER Breton. L'arrivée du cheval de fer laisse apercevoir un matériel superbe, des wagons (prononcez OUA à la Boulonnaise quand vous êtes dans une autre région, ça permet de lier connaissance ou a minima d'attirer un peu l'attention) rutilants, spacieux et surtout - une lame pointue au coin de mon œil sévère à l'évocation de ce souvenir - un espace vélo avec crochets et rails de rangements, sièges à proximité et aménage-

ments qui mettent le OUAgon au niveau du quai. Ce dernier détail peut paraître léger mais quand vous transportez plusieurs dizaines de kilos de matériel sur un vélo, c'est une petite attention à laquelle vous êtes sensible. Croyez moi...

St Malo se livre à nous une petite heure plus tard (soit 5h après notre départ de Lille) et coup de chance, notre quai est au niveau de la sortie de la gare.

Je vous passe les premiers kilomètres en territoire breton et j'avance de quelques jours pour vous faire le récit de notre troisième étape, entre St Lunaire (Dinard) et St Cast le Guildo (prononcez St Ca). Une carte Michelin de l'Île et Vilaine nous a permis de tracer notre itinéraire qui suit la côte et les petites stations balnéaires au charme anglais (sans la menthe, c'est mieux). Malheureusement, la carte n'indique clairement que les routes départementales et quelques trop rares routes communales ou chemins. Nous voilà donc contraints d'emprunter la D786 dont le numéro restera gravé dans nos mémoires à côté de 1515 Marignan et 1,2 & 3-0 deux événements qui font l'histoire de France. Cette route, peu large, aux bas côtés sans aménagements, encombrés d'herbes folles et d'arbres qui se croient chez eux (non mais !), voit passer des milliers de touristes déchaînés par la puissance exacerbée de leur moteur à explosion et lancés à pleine vitesse dans les paysages sauvages de notre Bretagne préférée



(respirez). En d'autres mots, nous sommes frôlés par des dizaines de fous furieux qui pensent probablement nous aider en nous faisant profiter, au plus près, de la vitesse de leurs véhicules. Chaque bruit de moteur nous glace le sang, tant les berlines, caravanes et autres 4x4 prennent un malin plaisir à passer en trombe à côté de nos vélos déjà difficiles à manier à cause des bagages. Une éducation stricte et une politesse qui fait la fierté et l'admiration de mes proches, me pousse à vous épargner le détail des noms d'oiseaux dont j'ai gratifié les aimables automobilistes croisés ce jour là - et les suivants - mais cherchez et vous devriez trouver les mots qu'ils méritent...

Je vois d'ici le regard de l'adhérent attentif qui s'apprête à demander : " et l'écarteur de danger fournit gracieusement par l'asso ? hein ? alors ? ". Et bien, cher collègue cycliste, nos deux vélos en sont équipés ! Et bien nous en a pris car, au cours de l'étape suivante en direction du Cap Fréhel, nous avons là aussi dû prendre une départementale pendant quelques kilomètres, qui furent les plus longs de ce périple. Commençant donc par une tranquille départementale, nous nous sommes retrouvés, au bout de quelques heures, sur la désormais maudite D786... Les vrombissements des voitures lancées à des vitesses folles nous faisaient sursauter tandis que les camions, complètement inconscients de l'appel d'air qu'ils créaient, nous frôlaient à moins d'un mètre, nous obligeant à nous déporter précipitamment vers le bas côté. Celui d'entre

nous qui fermait la marche hurlait " camion " et nous nous rangions rapidement dans les herbes hautes pour laisser passer le monstre rugissant. Il nous fallait malgré tout continuer et nous sommes restés sur cette départementale pendant presque 15 km qui, à Lille, est une distance courte mais qui, dans les Côtes... d'Armor, nous obligeaient à faire chauffer les mollets tout en veillant à éviter les véhicules. Une caravane belge m'a ainsi frôlé de si près que j'en fus poussé sur le côté par l'air déplacé ! Contre toute attente et en dépit des efforts d'une grande partie des automobilistes croisés sur la D786, nous sommes arrivés vivants au camping, complètement vidés par le stress engendré par ces fous du volant.

[Epilogue de cette étape, j'ai découvert que mon écarteur de danger ADAV que j'arborais fièrement, tel un fanion nordiste en pays bretonnant, avait été brisé, probablement par la caravane belge. Il n'en subsistait plus que le cercle, vidé de son réflecteur... Le pauvre petit Billy (c'est le p'tit nom que je lui avait donné) a donc rempli son rôle et y a laissé la vie. Je vous demande de penser à Billy l'écarteur de danger, la prochaine fois que vous reprendrez votre vélo et que vous mettrez votre écarteur en position.]

Arrivant à la fin de mon épique récit et après tant d'aventures palpitantes (si si) je dois à l'honnête lecteur, toujours avide de détails et d'éléments à haute valeur informative, de dire que le vélo, ben, ché ben ! Ché eune bonne méthode eude transport et qu'eune balade avec chin

vélo din les zot' régions deul' France, ben cha permet de voir des tas choses que té'ne vois point chion. La liberté que nous a donnée le vélo est surprenante. Pas de frais de parking, d'essence à des prix exorbitants sur les autoroutes, d'interminables bouchons à l'aller ou au retour, la possibilité d'utiliser les p'tits chemins de campagne ou de randonnées (si autorisé). À chaque lieu de passage, nous avons pu explorer les plus petites rues, accéder aux plus beaux sites, sans polluer, sans attendre pour trouver une place pour se garer ou simplement sans tourner pendant des heures pour accéder au site visé. Loin d'être simplement écologique, le vélo en vacances est aussi économique pour le portefeuille, qu'il l'est pour les nerfs du vacancier. Avec tente, sacs de couchages, matelas,

gamelles, torches à dynamos, quelques affaires (et surtout des Kways...) nous avons plus ou moins parcouru 250 km à vélo. Et nous voici revenus, avec pleins de souvenirs, de belles images dans la tête, la peau souple et légèrement hâlée par le soleil généreux, puissant, rayonnant et... et... plus ou moins toujours caché par des nuages dont la Bretagne a le secret. Loin de nous avoir fatigués, ces vacances à vélo nous ont permis de nous ressourcer (c'est comme ça qu'on dit ?), à peu de frais et surtout avec un impact limité sur les lieux visités.

Amélie et Nicolas

Contact :
Bernardnicolas59@yahoo.fr

Derrière l'écarteur de l'ADAV : vue de Saint-Malo...



Quelques conseils issus de notre petite expérience :

- Réserver les emplacements vélos à l'avance, ils sont peu nombreux dans les TGV (<10 crochets) et acheter les billets en gare pour vérifier que tout est ok...
- Prévoir des temps de changement de 20 minutes minimum entre les trains pour décharger et recharger les bagages.
- Préparer le voyage à l'avance pour réduire au maximum le volume et le poids des bagages transportés (il existe de nombreux produits légers et compacts, dans les magasins de randonnée).
- Se munir des cartes IGN qui indiquent les chemins communaux, plus jolis et plus calmes, plus praticables en vélos et nettement moins dangereux que les départementales, absolument déconseillées.
- Prévoir un kit de bricolage, des éclairages d'appoints en cas de pannes de dynamo.
- S'équiper d'écarteurs de danger (sic).
- Prévoir des sacoches complètement imperméables.
- Ne pas porter de sac sur le dos, extrêmement désagréable pour rouler et cause de maux de dos à l'arrivée.
- Evidemment, porter un casque... et pas seulement pour la pluie...



L'actualité dans votre commune

ARRAS

13 juin. Réunion avec la CUA (agglomération d'Arras), la SNCF, RFF et la ville d'Arras pour définir la nature du stationnement vélo à la Gare. En prélude, on apprend que les rails de guidage pour vélo dans les escaliers seront prochainement installés. Pour le stationnement, un garage couvert et fermé de 18 places sera installé ainsi que 18 places couvertes mais non sécurisées. La ville installera quant à elle des arceaux simples le long de la façade de la gare. L'offre en stationnement devra être renforcée sur la sortie secondaire de la gare. *K. Boissou, Michel.*

19 juin. Réunion de terrain pour définir précisément l'emplacement des arceaux à disposer aux entrées de la gare. *K. Boissou.*

4 juillet. Rencontre avec le 1er adjoint pour « relancer » la concertation entre la ville et l'ADAV. M. Rappeneau refuse la création d'une commission spécifique vélo et nous demande de faire passer nos propositions d'aménagements par la commission de circulation. Un travail préparatoire avec les services devra précéder la commission de circulation et les services sont invités à associer l'ADAV en amont des projets. Une nouvelle réunion doit être programmée avec la CUA pour instaurer un véritable dialogue. *K. Boissou, Michel.*

BÉTHUNE

9 mai. Travail de terrain avec les services de la ville pour localiser précisément les lieux d'implantation des futurs arceaux. *D. Dourlens.*

11 mai. Travail de terrain avec les services de la ville pour appréhender les travaux de signalisation nécessaires pour la réalisation des contresens des rues d'Annezin, du Pont des Dames, Buridan, Benoîte Vincent, Astrid, Hurbiez, Renan, Verdun, Perroy et de l'Université et d'une bande cyclable dans le sens de la montée rue Jean Moulin. *Michel, D. Dourlens.*

29 juin. GTV. Validation de l'implantation de 53 arceaux cet été. Estimation et travaux de marquage pour la réalisation

de contresens avant l'automne rues Vincent, Légillon, Hurbiez, Astrid, Renan, de Verdun, du Perroy et selon le budget rues du Pont des Dames, d'Annezin, et Buridan. L'ADAV fournit 1000 exemplaires de la fiche n°1 pour la communication. Rue des sablières : du schiste a été remis pour permettre ce raccourci aux vélos. Hypercentre : l'ADAV demande à être associée lors de l'élaboration du plan de circulation par un bureau d'études. *D. Dourlens et Fanny.*

LAMBERSART

22 mai. GTV. LMCU attend la décision du Maire pour intégrer un contresens en marquage avenue Marceau au projet de voirie du giratoire. M. Roger écrira au nom du GTV pour demander l'engagement de la Ville. *P. Delrue et Fanny.*

LILLE

19 avril. Réunion d'usagers pour le versant Nord-Est de la métropole avec une vingtaine de cyclistes de Lomme et Lambersart. Michel, Fanny et les correspondants locaux. 25 avril. Réunion du groupe Balades à la MRES. *G. Vahé, B. Cousin, M. Gobaille, A. Moreau, Sébastien.*

5 mai. PDS. Pédibus à l'école Lamartine (Vieux-Lille). *É. Forest et Sébastien.*

15 mai. Rencontre avec la commission Développement Durable de la SNCF à la MRES pour proposer des séances de sensibilisation à l'usage du vélo. *Sébastien.*

23 mai. PDS. Exercices de maniabilité sur la place Sébastopol pour les enfants de l'école Pasteur (quartier Centre). *Sébastien.*

24 mai. PDS. Présentation de l'activité de pédibus à la direction de l'école Daudet (quartier Centre). *Michel, Sébastien.*

31 mai. PDS. Exercices de maniabilité dans le parc des Dondaines pour les enfants de l'école Cornette (Fives). *E. Forest et Sébastien.*

2 juin. PDS. 1er vélobus de l'école Pasteur. *Sébastien.* Fête du vélo : Broc'à Vélo

Élise, Jean-Baptiste et d'autres bénévoles, stand de sensibilisation aux dangers des camions. C. Batjom, M. Pouchain et Sébastien.

4 juin. Chantier Euralille du Jardin des Géants. Déviation cycliste : durée réduite à 2 mois (la tranchée sera recouverte d'un ponton et la limite de chantier reculée) avec jalonnement via la rue Verdi. *Fanny.*

9 juin. PDS. 1er vélobus de l'école Cornette. *E. Forest et Sébastien.*

15 juin. PDS. Rencontre avec les parents de l'école Daudet. *Sébastien.*

16 juin. PDS. Vélobus école Pasteur. *Sébastien.*

17 juin. Journée Portes Ouvertes à la MRES. *MA. Carlier et D. Bonduelle.*

21 juin. Groupe de travail vélo avec Guillaume Béchet, Ville de Lille, mission PDU. Arceaux : 60 seront posés fin août et 200 fin septembre. Prochaine commande de 200 au printemps 2008. Travaux 2007 : si possible, la rue d'Esquermes sera aussi dotée d'une bande en contre-

vaux 2008 : contresens rues Kolb, des Pyramides, des Sarrazins, Colas, Jean Moulin, de Gand, Mulhouse-Fontenoy, Lefebvre et avenue de Mormal. Études proposées pour 2008 : aménagement de l'axe Kennedy, Delory, et du pont de Fives, et de l'axe de rocade Marquillies et rues Hénaut et Abélard, réaménagement des rues Brûle Maison et Gosselet, contresens rues de Bapaume et Justice. Relances : Conseil Général pour l'autorisation de bandes sur le pont du Faubourg de Béthune, de la SORELI pour la bande du Pont des Postes. *B. Cousin, E. Defossez, Michel et Fanny.*

23 juin. PDS. Stand « À l'école à vélo » à la kermesse de l'école Cornette. *E. Forest et Sébastien.*

25 juin et 2 juillet. GTV Repérage de lieux pour l'implantation en septembre de 200 arceaux : aux abords des gares Lille-Flandres et Lille Europe, aux entrées des aires piétonnes et en centre-ville, le long de l'avenue du Peuple belge, au métro République, devant le Prato, l'Hôpital Saint-Vincent de Paul et la faculté à Moulins. *Fanny.*

25 et 26 juin. PDE. Participation à la formation proposée par le CETE. *Sébastien.*

5 juillet. PDS. Réunion de mise au point avec la Ville de Lille. *Sébastien.*

26 juillet. PDS. Animation au centre de loisirs Duplex (quartier Fives). *Sébastien.*

13 août. PDE. Rencontre avec la Ville de Lille pour animation auprès des usagers du parc Vélo. *Sébastien.*

27 août. Mise à jour du plan Lille à vélo. *Michel et Fanny.*

LOMME

6 juin. Groupe de travail vélo. Travaux 2007 : marquage prévu en septembre rues de Mont à Camp et Salengro. Marquage des contresens de la zone trente entre les rues Martyrs de la résistance et A. France si possible à l'automne. Les arrêtés et la communication sont prévus pour septembre. Programme Vélo à estimer pour 2008 : 1) sec-

L'Adav y était



Contresens rue de Seclin (en haut) et vole piétonne rue du P'tit Désiré (en bas) dans le quartier de Moulins à Lille



sens. Études en cours : validation technique du contresens de type cohabitation rues de Mulhouse et Fontenoy, accord du Maire à demander pour les rues Colas et Jean Moulin. réunion à organiser avec l'UTLS et la ville de Lille pour l'articulation des études autour de la place Casquette, notamment la proposition de contresens sur l'existant rue des Sarrazins. Étude en cours rue Lefebvre. Estimation pour tra-

tion rue James Watt entre Foch et République, 2) prolongement rue Martyrs de la Résistance, puis rues Ménard, Jacquard, de Girard et enfin Léo Lagrange selon le budget car calepinage cher. Programme Voirie ultérieur : pistes dans la rue Lavoisier refaites avec insertion depuis le giratoire à revoir. Suivi des études : rues Ghesquière, XXème Siècle, Chemin Saint Martin, rues Montesquieu et Mousseron en cours. Contresens rue Gallieni selon le plan de circulation d'Euratechnologie (SORELI). Rue St-Venant : coup parti, possibilité de contresens préservée. Pont Jules Guesde : appel à concepteur lancé par le CG pour une étude piéton-vélo. *Fanny.*

LOOS

20 avril. Présentation au



Contresens en chantier rue Mirabeau à Loos

service Communication de la pratique urbaine du vélo et de l'ADAV en vue d'articles de sensibilisation. *Fanny*

29 mai. Réunion d'usagers avec une trentaine de cyclistes de Ronchin, Faches, Loos et Haubourdin. *Michel, Fanny et les correspondants locaux.*



1er vélobus de l'ADAV au bénéfice de l'école V. Hugo à Marcq en Barœul

MARCQ-EN-BARŒUL

19 mai. PDS. 1er vélobus de l'école Victor Hugo. *Michel, F. Colin et Sébastien.*

29 juin. Groupe d'usagers cyclistes des ateliers du développement durable.

Conseils de conduite et propositions de lieux pour des arceaux. *Michel, Fanny.*

ROUBAIX

24, 25 et 26 mai. PDS. Stand À l'école à vélo à Naturaroubaix. *Sébastien.*

30 mai. Groupe de travail vélo. Réalisations à court terme : bandes av.



Roubaix : nouveau contresens rue du Vieil Abreuvoir

Diligent (ex Paraboles), prolongements des bandes jusqu'aux carrefours de l'av Delory, Bd de Douai dans le sens de la montée. Priorités 2007 de contresens : Vieil Abreuvoir, Grand Rue, Avenue De Gaulle côté Jean Moulin. Priorités de contresens 2008 : rues Foch, du Curoir, de Lille, du Château, autre côté de De Gaulle. Les autres propositions sont soumises au projet ANRU de l'Epeule. Études pour des contresens rue Sébastopol, rue de Barbieux, rues de Fontenoy, Delespaul et d'Alger. Le Bd Jaurès doit faire prochainement l'objet d'un réaménagement avec prise en compte des cyclistes. *Michel, Fanny et R. Bodart.*

13 juin. Réunion de terrain pour l'entrée du contresens rue de Barbieux et l'aménagement d'un itinéraire cyclable dans la montée boulevard de Douai. Soit une piste débouche avant la traversée piétonne dont il faut abaisser la bordure, soit la bande cyclable est à protéger dans la courbe. (Michel, Fanny et R. Bodart.) 17 juin. PDS. Stand À l'école à vélo à la Journée Portes Ouvertes de la MRES. *R. Bodart, Sébastien.*

11 juillet. Réunion avec le la Ville, le CG 59 et LMCU concernant la requalification de l'avenue Jean Jaurès. Accord pour la réduction des files de circulation au profit d'aménagements cyclables. La ville doit officiellement solliciter le Département pour programmer l'étude et les travaux. Une nouvelle rencontre est programmée en septembre pour définir plus précisément l'affectation de l'es-

pace. *Michel, Fanny.*

TOURCOING

23 avril. Réunion d'usagers du versant nord-est à la MDA. *Michel, Sébastien.*

28 avril. Action de sensibilisation à la sécurité routière place Maurice Schumann. Camion avec symbolisation des angles morts. *Sébastien et plusieurs adhérents.*

19 juin. GTV : Avenue Georges Pompidou la piste cyclable bidirectionnelle doit être réalisée en 2008, avant les élections municipales. Signalisation à poser pour officialiser le contresens de la rue Chanzy. Accord pour la réalisation rapide de contresens rues Dervaux (avec mise à 30 km/h de la voie), Myron Herrick, Colbert (entre Testelin et Verschaeve), Croix Blanche. Rues Pasteur, Anatole



Tourcoing, la rue de la Blanche Porte intégralement à double sens pour les vélos (3 contresens)

France, Bapaume : étude de contresens en cours. Accord pour contresens rue de Fleurus mais en attente de la pose d'un nouveau tapis. Accord pour la réalisation de bandes sur l'avenue Allende : réalisation en 2010. Étude en cours pour la réalisation de bandes cyclables sur la rue Faidherbe. *Michel.*

VALENCIENNES

20 mai. Groupe de travail vélo. La Ville étudie avec le SITURV un financement pour réaliser un plan d'amélioration du réseau cyclable en trois phases. Priorité à la généralisation des contresens dans le centre-ville estimée à 120 000 euros : réalisation et communication seront validées en octobre 2007. Puis seront programmés des travaux sur le réseau existant pour assurer les continuités et enfin sur les boulevards pour traiter les axes structurants. Stationnement : le

SITURV implante deux garages à vélo devant la gare. *Michel et Fanny.*

VILLENEUVE D'ASCQ

12 mai. PDS. Action de sensibilisation à l'usage du vélo pour les élèves de CM1 et CM2 de l'école St Adrien. *F. Devred et Sébastien.*



LILLE MÉTROPOLÉ COMMUNAUTÉ URBAINE

UC

16 mai. Comité restreint pour l'étude VVV. Validation du profil et du principe de traversée avec refuge à certaines intersections, à condition que les cyclistes soient pris en compte dans le profil en long des rues traversées. L'ADAV demande un revêtement roulant sur les itinéraires urbains, des barrières laissant passer les vélos chargés et visibles de nuit. *Michel.*

29 mai. Comité de pilotage VVV : validation des itinéraires. L'ADAV demande une passerelle sur la RN41 et un itinéraire VVV par les chemins ruraux entre Forest et Hem le long de la Marque plutôt que sur la D952. *Fanny.*

20 juin. Grands travaux : tracé de la LINO entre Loos et Sequedin. Le projet finance une piste contigue pour garantir l'entretien, même si une alternative « verte » existe. Possibilité de donner plus de temps de feux à la piste bidirectionnelle au carrefour Potié, piste bidirectionnelle centrale sur le pont de l'autoroute et l'ADAV affirme l'intérêt d'un itinéraire cyclable le long du contournement de Sequedin pour faciliter le passage de la voie ferrée. *Michel et Fanny.*

22 juin. Bilan du partenariat ADVA / LMCU : périodicité des réunions en UT à renforcer, l'ADAV demande à ce que son contact apparaisse sur la carte, fiches spécifiques aux seuils zéro, aux sas et à la zone trente à réaliser et à diffuser. Le partenariat est considéré comme « nécessaire » par les tech-

nicieus de LMCU pour réaliser des aménagements de voirie conformes aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain. *Michel et Fanny.*

25 juin. *Voirie et Cadre de vie.* Inventaire et hiérarchisation des liaisons cyclables sur la carte des aménagements cyclables communautaires. (Michel et Fanny.) 4 juillet. Étude des 100km prioritaires : comité technique pour l'étude opérationnelle sur Foch / Potié à Loos et Haubourdin. Profil demandé par le Maire de Loos et proposé avec piste de 1,50 m et bande de 0,5 m, réinsertions en amont et sas. Possibilité de carrefours à feux avec Gambetta ou / et République. L'ADAV demande un sas pour tourner à gauche rue Gambetta, et une continuité des aménagements dans le carrefour avec République. Ajouter des sas avancés dans le carrefour avec la bidirectionnelle de la LINO. L'ADAV indique les contresens à l'étude et en projet d'étude. Les atouts et inconvénients des deux solutions piste ou bande dans la section commerciale, entre les rues Clémenceau et Lelièvre, seront présentés au Maire pour validation en connaissance de cause. *Michel et Fanny.*

12 juillet. Réunion de terrain pour définir le choix des aménagements cyclables sur le futur tracé de la LINO entre Loos et Lomme. *Michel, Fanny, P. Coquerelle.*

UTRVA

25 mai. *Villeneuve d'Ascq.* Présentation du projet du Grand Stade. Le bd de l'Ouest sera élargi pour accueillir des couloirs-bus ouverts aux vélos. Des pistes cyclables sont programmées bd de Tournai. Hem, présentation de la requalification de la rue du 6 juin 1944. L'ADAV demande que l'étude présentée à la mairie intègre un contresens. *Michel.*

30 mai. Préparation technique du GTV de Roubaix. *Michel.*

28 juin. *Roubaix :* bandes rue des Paraboles prévues pour l'été 2007 ; avenue Delory : accord de l'ADAV pour le maintien d'un tourne-à-droite et de logos au lieu d'une bande non respectée à l'intersection vers l'entrée de

l'autoroute ; Bd de Douai : bande de 1,30m en montée protégée par des balisettes et zebra au virage (et non une piste sur le trottoir déformé par les racines). Mons, rue Ferry : l'ADAV demande à remplacer les terre-plein à l'entrée de la zone 30 par des amorces de bandes depuis le giratoire, poursuivies par quelques logos. Hem ; rue du Cimetière : demande de contresens ; giratoire Beaumont/Tribonnerie : îlots à raccourcir et à matérialiser seulement en peinture. Vd'Ascq : rue de Paris : zone 30.

21 août. Réunion de mise au point sur les différents projets de **Roubaix**. Av des Paraboles : les bandes seront marquées en même temps que le contresens de la contre-allée du bd De Gaulle en septembre ou octobre 2007. Avant le second trimestre 2008 une bande bd de Douai, le prolongement des bandes av Delory, les contresens rue de Barbieux, Michelet, Edison et Alger (si stationnement à cheval sur trottoir) pourront être réalisés. Le contresens de la rue Décrème nécessite une opération de voirie pour sa mise en zone 30 (à discuter avec la ville pour l'échéance de réalisation). *Michel.*



Roubaix : contresens rue Décrème

UTLS

31 mai. *Lille.* Rue de Marquillies. Validation du plan du parvis de l'Hôtel de police pour les travaux SORELI de juin. Piste bidirectionnelle de 3m avec accès à niveau et cédez-le-passage, avec insertion et sas. Adouci à niveau zéro à l'angle du parvis pour les cyclistes venant de la rue des Postes. Pont des Postes : circulation bidirectionnelle sur piste de 2,50m à l'Est et bande toujours à marquer vers Lille-Sud. Maintien du débouché actuel. L'entrée depuis le giratoire pose problème : traversée avec cédez le passage depuis une insertion avant la bretelle ou accès

depuis le parking. *Fanny.*

UTTA

11 juin. *Tourcoing :* continuité cyclable dans certains carrefours à réétudier entre la rue des Anges et la place de la Victoire. *Michel et Fanny.*

L'Adav y était



Voie verte de l'Avesnois entre Ferrière et Glageon au sud de Maubeuge



DÉPARTEMENT DU NORD

21 mai : Réunion de bilan du partenariat ADAV / CG 59. Le Département exprime sa satisfaction, relève la pertinence des propositions de l'ADAV et insiste sur le fait que les avis de l'ADAV sont pris en compte par les services techniques.

29 mai : Participation et intervention de l'ADAV au **Colloque de la route HQE**. L'ADAV présente son partenariat en illustrant ses propos avec le projet de prolongement du boulevard industriel entre la rue de Paris et la rue du Halot à Tourcoing profondément remanié suite aux propositions de l'ADAV. *Michel.*

26 juin. Étude de l'insertion des aménagements cyclables sur les giratoires de la départementale qui relie Linselles et Bousbecque. *Michel.*

7 août : Rencontre avec l'Unité territoriale

d'Avesnes pour présenter le partenariat ADAV / CG ; Présentation des différents projets de l'arrondissement. La priorité consiste à desservir le Val Joly et notamment relier la gare de Maubeuge. *Michel.*

ESTERRA

25 mai et 8 juin. Interventions de l'ADAV sur le partage de la rue et la cohabitation vélo / VL lors d'une formation continue à la sécurité routière.

Maubeuge

6 juin : participation au comité de pilotage sur les voies vertes et l'agglomération Maubeuge Val de Sambre. Le Département présente la réalisation de la voie verte de l'Avesnois entre Ferrière et Glageon. La voie verte le long de la Sambre sera elle progressivement consolidée. *Michel.*

PDE : Plan de Déplacements Établissements

PDS : Plan de Déplacements Scolaires

PDU : Plan de Déplacements Urbains

CUA : Communauté Urbaine d'Arras

LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine

SITURV : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Valenciennes

UC : Unité centrale

UTTA : Unité territoriale de Tourcoing Armentières

UTRVA : Unité territoriale de Roubaix Villeneuve d'Ascq

UTML : Unité territoriale de Marcq La Bassée

UTLS : Unité territoriale de Lille Seclin

L'éternité à vélo, c'est long

"Je me nomme actuellement Patrick L. Sprague, j'ai 43 ans, j'habite SCAMP et je mesure 1,63 m pour 77 kg."

Et donc vous prétendez être immortel ?

- Oui, Je suis né, il y a environ 30 000 ans, à Oued el dalla, un village de ce qui s'appelle l'Algérie, maintenant. J'ai vécu normalement pour cette époque-là : nous péchions, chassions, fabriquions nos outils. il fallait aussi entretenir le feu. Tout a basculé un soir de pleine lune où je suis tombé d'une falaise après avoir été frappé par la foudre. Je pense que c'est ce jour-là que je suis devenu immortel.

- C'est-à-dire ?

- J'ai cessé de vieillir, d'être malade, mes moindres blessures cicatrisaient à vue d'œil.

- Et alors ?

- Après avoir été détesté puis banni par mon clan à cause de cette sorte d'anormalité, j'ai parcouru le bassin méditerranéen en changeant de région à chaque fois que je commençais à être "repéré", comme à Qafzeh en Israël ou encore à Shanidar en Iraq.

- ???

- Vous vous imaginez bien que je ne passais pas inaperçu au bout de 10 ans au même endroit : un type qui ne perd pas ses cheveux ou ses dents et garde un tonus sexuel, cela se remarquait assez vite en ce temps-là ! Pas question de devenir chef ou sorcier. De toute façon, je n'y ai jamais vraiment songé en me rasant le matin, mon principal but était d'apprendre le dialecte du coin et de subvenir à mes besoins en trouvant un travail sur place. Et puis, il y a 5000 ans environ, j'ai inventé en Mésopotamie, la roue en pierre.

- Donc ?

- Vous savez, on a longtemps présenté les Néandertaliens comme des brutes épaisses, simiesques, sans culture, incapables d'évoluer... expliquant par là leur disparition. Pourtant les découvertes archéologiques successives démontrent le contraire...

- Mais encore ?

- J'avais rencontré 2500 ans plus tard, en Grèce, un Achéen qui m'avait appris la forge et sa technique balbutiante à ce moment-là. En fait, j'en avais un peu marre de circuler à pied, et j'ai alors tout de suite compris ce que je pouvais faire de ces découvertes. Je pouvais enfin voyager rapidement et à peu de frais en charrette avec des roues à rayons et à jantes plus légères.

- Et après ?

- Il m'a fallu encore 4000 ans pour comprendre que je ne pouvais compter que sur moi pour circuler. Quelle que soit l'énergie que j'utili-

serai, il y aurait un moment où celle-ci deviendrait rare donc chère ! J'ai donc "aidé" un allemand, le baron Drais von Sauerbronn, dont j'étais devenu l'ouvrier, à créer un moyen de transport autonome : la draisienne.

- Aidé ?

- Au bout d'une trentaine de millénaires, on devient très méfiant vis-à-vis de la célébrité

"Ma hantise des chutes imposait le besoin d'engins plus proches du sol."



et l'on apprend à vivre sans attirer l'attention !

- Et ensuite ?

- J'ai apporté une draisienne pour réparation à Pierre Michaux, un serrurier parisien. Un de ses fils l'a essayée et s'est plaint du désagrément qu'il éprouvait une fois lancé pour garder les jambes levées. J'ai suggéré alors de poser un axe coudé dans le moyeu de la roue qui le ferait tourner. Ainsi une invention simple mais primordiale vit le jour : la pédale.

J'ai cherché alors à rendre le vélo plus rapide. Mais comme les pédales étaient

fixées de part et d'autre de la roue avant, il fallait augmenter le diamètre de cette roue pour accroître la distance parcourue à chaque coup de pédale. Ainsi, Je fis naître le grand bi, d'abord en bois, puis en acier. Vers 1875, avec un autre Français, Jules Truffault, j'ai allégé jantes et fourches en les fabriquant creuses à partir d'un stock déclassé de fourreaux de sabre et construit une machine en remplaçant les lourds rayons en bois par des rayons métalliques en tension. Le grand bi atteignait presque la perfection !

Cependant, l'hypertrophie de la roue avant posait des problèmes de sécurité. Ma hantise des chutes imposait le besoin d'engins plus proches du sol. La bicyclette telle que vous la connaissez, avec ses roues de même diamètre et sa propulsion par chaîne est apparue donc au début des années suivantes.

Un grand nombre d'évolutions discrètes mais majeures devaient encore voir le jour : la roue libre avec « le concours » de Jean FASANO, le pneumatique démontable avec le belge Dietz, le changement de vitesse avec Paul de Vivie. Le dérailleur à baguette vit le jour en 1933 grâce aux travaux de l'Italien Tullio Campagnolo.

- Et maintenant ?

- Maintenant que j'ai parcouru la planète à vélo sous toutes ses coutures, il me reste l'univers à visiter !

COON Carleton (1955) in " Bien rasé, coiffé et habillé, un Néandertalien passerait inaperçu à vélo " Œuvres anthropologiques, Études II, (Psychose), Paris : Payot.

Patrick EILLUM

BRÈVES

Slogan rectifié

Voici la modification d'un vieux slogan publicitaire d'une entreprise de télécommunications. Le bonheur, c'est simple comme un coup de ... pédale !

Dark Vador

Inversons la tendance

La dégradation de la planète est rapide et la prise de conscience de cette dégradation est lente. Ce serait mieux si c'était l'inverse. C'est pour cela que je me déplace à vélo : à vélo, on se déplace lentement mais on comprend vite.

Dark Vador

Message personnel

La personne ayant acheté cette année un vélo hollandais avec un anti-voit de roue de marque Trélock (clef rouge), est priée de contacter Jean Dewavrin, l'ancien propriétaire lui ayant donné le double de la clé.



BULLETIN D'ADHÉSION

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

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

☐ J'adhère à l'ADAV et recevrai le journal l'heurOvélo

☐ Adhésion individuelle 14€

☐ Adhésion chômeur ou étudiant 8€

☐ Adhésion couple 25€

☐ Adhésion famille 25 € + 1 € par enfant

(3 personnes = 26 € ; 5 personnes = 28 €)

☐ Membre de soutien 25€

☐ Association 25€

☐ Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal l'heurOvélo 8€

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

☐ Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de _____ € à l'ordre de l'ADAV.

Prénom : _____

Nom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

Profession : _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

@ _____

Date de naissance : _____

___ / ___ / ___

Pour toutes ces activités, votre association recherche des volontaires.

les 15 et 16 septembre - stand au village associatif de Hazebrouck Ville ouverte le samedi de 15h à 19h et le dimanche de 9h à 20h.

du 16 au 22 septembre - Semaine Européenne de la Mobilité.

Stand de l'ADAV à Lille le mercredi 19 septembre.

le 23 septembre - Journée Nationale des Véloroutes et Voies Vertes

À la découverte du Val de Marque : au sud de Villeneuve d'Ascq jusqu'à Péronne en Mélantois. Départs de Ch'ti Vélo à Lille à 10h et de la Ferme Quanta (Parc du Héron) à Villeneuve d'Ascq à 11h.

les 18 et 20 septembre - journée de sensibilisation au collège du Lazaro à Marc-en-Barœul. Exercices en cour sur parcours le mardi 18 et sortie le jeudi 20. Appel à volontaires pour l'accompagnement.

les 20 et 21 octobre - stand au Forum Métropolitain des Acteurs de l'Économie Sociale et Solidaire à la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Lille.

du 15 au 22 octobre - Semaine de la Sécurité Routière. Distribution dans plusieurs villes de la Région d'écarteurs de danger à l'effigie de l'association pour sensibiliser les cyclistes et le grand public. Le mardi 16 à Tourcoing à partir de 16h30.

les 3 et 4 novembre - Boulevard des Associations au Grand Palais à Lille. Tenue d'un stand de l'ADAV.

Vélib' : La Libération de Paris

Les grèves de 95 avaient remis en selle des cyclistes qui avaient perdu l'habitude du vélo... En juillet 2007, douze ans après, l'opération Vélib', d'emblée plébiscitée, reproduit le phénomène en le décuplant.

Une location sans loueur

Le système adopté ne manque pas d'avantages. D'abord pour l'exploitant : comme l'utilisateur s'occupe lui-même de la location grâce à sa carte bancaire - le personnel est exclusivement employé pour la gestion de la flotte (rééquilibrage de l'offre et de la maintenance). Pour l'utilisateur, le coût de l'utilisation du vélo est dérisoire (30 Euros pour un abonnement annuel et un Euro pour une utilisation à la journée donnant droit à une utilisation gratuite d'une demi-heure à chaque emprunt). L'automatisation de la location la rend en outre possible jour et nuit et transforme chaque vélo qui ne roule pas en vélo disponible pour autrui ; ainsi un vélib parcourt 7 trajets par jour en moyenne !

Le vélo pour ceux qui n'aiment pas les inconvénients du vélo

Les cyclistes non bricoleurs (et ils sont nombreux) ne doivent plus se battre avec leurs chambres à air, leurs freins ou leur dérailleur : la maintenance est assurée ! En outre, le problème du stockage - crucial en ville - se trouve résolu. Il n'est plus nécessaire de posséder son propre vélo. La

crainte du vol disparaît également. Même les flemmards y trouvent leur compte : ceux qui habitent Montmartre prennent le Vélib' pour descendre et le métro pour remonter la butte !

Le chaînon manquant
En matière de pratique du vélo, le Vélib' est le chaînon manquant serti entre les inconditionnels et les allergiques. Il est destiné à ceux qui se trouvent toujours de très bonnes raisons pour ne pas en faire. Les loueurs parisiens traditionnels l'ont bien compris puisqu'ils reconnaissent que pour l'instant leur

chiffre d'affaire a un peu baissé, mais qu'à terme cette promotion du vélo ne peut que leur être profitable. De nouveaux utilisateurs, grisés par cet engouement collectif veulent même se joindre à ce mouvement de masse. Pendant les vacances, j'ai ainsi appris à rouler à vélo à Matthieu, un étudiant parisien qui ne vou-

lait pas passer à côté de cette opportunité. Ces nouveaux convertis ne savent pas toujours très bien rouler, mais ils obligent les chauffeurs de taxi et les automobilistes à être vigilants et pacifient la circulation !

Liberté et Libération

La situation n'avait guère changé pour les Parisiens depuis la seconde guerre mondiale : comme lors des alertes, ils restaient prisonniers du métro, sans air, avec cette invariable odeur nauséuse. Ils peuvent désormais se déplacer à l'air libre, en cyclo-mobile décapotable, silencieuse, non polluante !

Et à Lille ?

Lorsqu'il était question à Lille de mettre en place "les voitures partagées" nous avions signalé que le principe était intéressant, mais qu'il aurait mieux valu le développer pour les vélos que pour les voitures. Nous n'avons pas été écoutés. Il n'est toutefois pas trop tard pour promouvoir chez nous les bonnes idées développées ailleurs ! Pour l'heure Vélib' sonne comme Liberté, comme Libération et le Vélib' c'est vraiment la deuxième Libération de Paris !

Jean-Pierre Verhille



Station de Vélib' dans le XVIIIème arrondissement

Caravanne Vanne

En 2008, la Caravane Vanne prendra une autre envergure. En effet, il est envisagé que Wazemmes l'Accordéon emmène les cyclistes trois jours durant sur un parcours franco-belge pour rallier Lille à Bruges, via Tournai et Avelgem.

Le projet est en construction et l'ADAV y sera de nouveau associée. Pour réussir ce périple festif, votre avis de cycliste et vos idées nous intéressent !

Contact : Judicaël Potonnec : 03 20 54 82 11 ou j.potonnec@mres-asso.org



Charte de l'écocycliste

- " 10 km, c'est la distance qu'il faudrait parcourir quotidiennement à vélo, au lieu de prendre la voiture, pour économiser 700 kg de CO2 par an et par personne ", indique l'enseigne Culture Vélo qui vient de lancer le site Internet www.tousecocyclistes.com pour promouvoir la charte de l'écocycliste. La marque, soutenue par l'ADEME, rappelle que le transport routier représente près du quart des émissions annuelles de gaz à effet de serre.

Judicaël Potonnec

Journal dérailleur
l'heuro vélo

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, Sébastien Torro-Tokodi, JF Charvet.
Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Raymond Bodart, Clotilde Boulange, JB Boulange, Benoît Cousin, Elise Défossez, Jean Dewavrin, Patrick Eillum, Matthieu Fabbri, Etienne Forest, Pierre Kokoszynski, David Miet, Yves Maerten, Judicaël

Potonnec, Fanny Steinmetz, Sébastien Torro-Tokodi, Jean-Pierre Verhille, Hélène, Jean-Sébastien, Amélie et Nicolas. 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.