



Journal d'érailleur l'heurOvélo

Janv
08

n°56

Samedi 26
janvier

**ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE**

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

- MOBILITÉ ●
- Témoignage du vélobus* P2 ●
- NOSTALGIE ●
- Les Hirondelles* P3 ●
- ENVIRONNEMENT ●
- Dérèglements climatiques* P4 ●
- INTERNATIONAL ●
- Biketour européen* P5 ●
- Forum à Rome* P9 ●
- GRENELLE ●
- La place du vélo* P6 ●
- ACTION ●
- Cyclistes Brillez !* P6 ●
- Casque : lettre aux députés* P7 ●
- INTERVIEW ●
- Maire de Lezennes* P9 ●
- MEDIA ●
- Programmes* P11 ●
- NOUVELLE ●
- Le vélo'v ou la vie* P12 ●
- Petite sœur* P13 ●
- CORRESPONDANTS ●
- Béthune, Valenciennes et Loos* P16 ●
- OPINION ●
- Ne jetons pas les Vélib' avec l'eau de la pub* P20 ●
- DIALOGUE ●
- Argumentaire* P20 ●
- Humour et citoyenneté* P21 ●
- AMÉNAGEMENT ●
- L'Adav y était* P22 ●
- BALADES ●
- Caravane vanne* P26 ●



DOSSIER



Le vélo en ville : salutaire ou inadapté ?

(pages 14 et 15)

Le vélobus de l'école Pasteur

Dans le courant de l'année 2005/2006, j'ai voulu mettre en place un pédibus pour emmener les enfants à l'école Pasteur.

En utilisant entre autres les documents diffusés par la mairie de Lille sur son site web, nous avons, avec l'aide de la directrice de l'école Pasteur, réalisé une enquête pour recenser les parents volontaires.



Cette enquête est ensuite remontée à la Mairie, mais nous n'avons pas eu de suite. Peu de temps après j'ai appris que l'Adav souhaitait aider à mettre en place des vélobus et des pédibus ; dès le premier contact avec Sébastien nous avons imaginé de dessiner une ligne de vélobus qui passe à proximité des logements des parents que nous savions être intéressés.

Le fonctionnement

Le vélobus de l'école Pasteur fonctionne depuis la rentrée 2006. Auparavant, en fin d'année scolaire 2005/2006, une expérimentation avait été mise en place avec l'aide de l'Adav avec un fonctionnement le samedi matin.

Maintenant, il fonctionne tous les jours d'école de la semaine.

Après une phase fonctionnant avec une unique ligne et deux arrêts, il y a aujourd'hui deux lignes ce qui permet de réaliser un trajet plus court pour une des deux lignes. Comme au vélobus se sont récemment adjoints des cyclistes moins aguerris et plus jeunes, nous avons voulu leur rendre le trajet moins difficile.

Quand quelqu'un veut rejoindre le vélobus nous lui proposons de nous retrouver

à l'arrêt le plus proche de son domicile et de contacter Sébastien de l'Adav pour obtenir la fameuse chasuble que nous portons tous.

Qui participe ?

Dès le début un petit groupe de parents que l'on pourrait qualifier de pro-vélo a assuré le lancement du vélobus. Lors de la réunion d'information des parents d'élèves de l'école Pasteur en tout début d'année, j'ai présenté le vélobus qui a démarré dès le lendemain matin.

Ensuite d'autres nous ont rejoints.

Le vélobus rassemble en moyenne trois ou quatre parents et 5 ou 6 enfants. Les enfants sont à l'école primaire ou à l'école maternelle.

Et de nouveaux enfants nous rejoignent régulièrement.

Pourquoi participe-t-on au vélobus ?

Les premiers participants ont été les enfants et les parents de ce petit groupe déjà acquis à l'usage du vélo en ville. Ce sont des parents pour certains déjà adhérents à l'Adav et qui ont habitude leurs enfants à circuler à vélo à Lille.



Collection automne-hiver de l'adav : le jaune est en vogue

Depuis lors, ceux qui nous rejoignent le font le plus souvent par la volonté des enfants qui veulent faire partie de ce groupe de cyclistes. Le port de la chasuble jaune semble attirer fortement certains : ainsi Eloïne, qui a 7 ans, voudrait participer, mais il ne peut imaginer de nous rejoindre sans avoir au préalable obtenu une chasuble !

Ceux qui nous ont ralliés



ont aussi été des enfants moins assurés à vélo, moins habitués et qui font leur apprentissage de la bicyclette dans le vélobus.

La sécurité et le comportement des automobilistes

Dans le vélobus on se sent en sécurité. Sur le parcours de l'école je me sens plus en sécurité en vélobus qu'à pied. En effet, quand on traverse à pied l'axe très rapide de la rue Brûle-Maison on est rarement respecté par les voitures.

Aux abords de l'école vers 8h15 toutes les voitures sont conduites par des parents d'élèves et transportent des enfants. Et pourtant ces automobilistes ne sont pas respectueux des autres en particulier des piétons : combien de fois ai-je vu les voitures s'engager sur le passage piéton sans égard pour les gens, pour les enfants qui ont déjà commencé à l'emprunter ?

Au contraire, les automobilistes qui croisent ou rencontrent le vélobus deviennent prudents. Aucun conducteur ne peut faire comme s'il n'avait pas vu cette troupe aux couleurs fluo. L'impact visuel d'un groupe portant les fameuses chasubles est fort. De plus si le vélobus est un groupe organisé, il en a aussi l'apparence. On y voit des adultes portant ce gilet et je me demande à quel point cela ne joue pas sur le regard que les autres nous portent. En effet, d'autres moments, il m'est déjà arrivé d'être considéré, par des automobilistes, comme faisant prendre des risques à mes enfants en les accompagnant seul à vélo. Il semble que ce soit tout le contraire avec la formule du vélobus.

L'argument qui revient souvent de la part des parents réticents avec qui j'ai eu l'occasion de discuter aux abords de l'école, après avoir conduit les enfants à vélo, est celui de la sécurité ; je vou-

drais dire combien ma perception est bien au contraire celle d'un trajet comportant très peu de risques.

Quand on est dans le vélobus on perçoit le regard des autres, automobilistes, piétons et autres cyclistes, et ce regard est amical, parfois amusé, et parfois admiratif, en tous cas positif.

Au travers de cette expérience enthousiasmante, le vélobus me semble un moyen efficace pour faire évoluer les comportements, pour développer la pratique du vélo et aussi développer le respect des vélos par les automobilistes sans passer par la confrontation ou la répression.

Alain L'Hostis, Lille.



Les arceaux posés par la ville, tous occupés dès le premier jour.



Le vélobus de Jules, 9 ans et demi

« On se lève de bonne humeur, c'est le matin. On engloutit son petit déjeuner puis on va se préparer pour le vélobus. On met son casque, son manteau, son cartable, et sa chasuble. La chasuble c'est un vêtement jaune fluo qui nous permet de nous reconnaître, et surtout pour que les voitures fassent attention. C'est avec la chasuble que l'on sait que l'on fait partie du vélobus.

Je trouve que c'est un projet génial ; parce que ça pollue pas et euh ben, c'est sympa quoi.

Et puis surtout avec le vélobus on n'arrive jamais en retard à l'école, et c'est bien parce que ça c'est ma grosse angoisse tous les matins.

En grosse conclusion, c'est chouette. »

L'ADAV fêtait le 31 octobre dernier au fort de Mons son vingt-cinquième anniversaire et son millième adhérent. Vingt-cinq ans : c'est en 1982 en effet qu'une poignée d'illuminés lillois décida qu'il y avait sans doute quelque chose à faire pour une espèce alors en voie de disparition urbaine ; un quart de siècle plus tard, l'espèce est sauvée, et commence même à se reproduire... Mille adhérents : début 2006, l'idée fut émise de mettre les bouchées doubles pour atteindre ce nombre, et de fêter alors l'événement. C'est aujourd'hui chose faite, et au dernier pointage, nous serions plus de 1100, soit 60% d'augmentation en deux ans.

L'association s'était aussi fixée récemment des objectifs non chiffrés : trois lui tenaient particulièrement à cœur.

- Sortir de Lille et faire de l'ADAV une association régionale ; grâce à la ténacité de nos correspondants locaux, nous avons obtenu des résultats concrets à Arras, Valenciennes et Béthune, où un *Plan Vélo* a été lancé en novembre dernier, à peine plus d'un an après les premiers contacts avec la Ville.

- Faire en sorte qu'un maximum d'adhérents puisse s'investir dans la vie associative. Plusieurs groupes fonctionnent actuellement pour organiser balades, ateliers, brocs, pour éditer *L'Heurovélo*... Nous avons seize correspondants locaux dans différentes communes de la région. Au total, c'est sans doute une centaine d'adhérents qui participent activement à l'animation de l'ADAV. Chacun, selon ses goûts et le temps dont il dispose, peut trouver sa place et proposer ses idées.

- Développer les Plans de Déplacements Scolaires : après une phase expérimentale de deux ans, nous connaissons nos premiers succès et un vélobus fonctionne quotidiennement à l'école Pasteur de Lille. Des centaines d'automobilistes voient donc chaque matin une petite colonne d'enfants sous bonne escorte se rendre à l'école à vélo. Cela n'a pas échappé non plus aux médias qui ont multiplié les reportages sur le sujet.

L'ADAV a protesté dernièrement, avec de nombreuses associations, contre un projet de la Sécurité Routière visant à rendre obligatoire le port du casque pour les cyclistes. On lira plus loin dans ce numéro les nombreux arguments qui ont conduit à cette prise de position. Ajoutons que si l'on estime qu'automobiles et camions sont à ce point dangereux pour les crânes des cyclistes (et tout autant pour ceux des piétons, rappelons-le) qu'il faille les contraindre à ne sortir que casqués, on ferait mieux de s'interroger sur les raisons d'accorder encore trop souvent à ces véhicules, pour leur circulation et leur stationnement, le quasi-monopole de l'espace public.

À nous de convaincre qu'un meilleur partage de cet espace est aussi un bon moyen d'accroître la sécurité de tous sur nos routes et dans nos rues. Grâce à nos efforts et à la compréhension dont nous avons bénéficié ici et là, nous pouvions à la fin de l'année dernière comptabiliser plus de cent doubles sens cyclables dans la métropole lilloise (la plupart à notre initiative), mais aussi inaugurer les tous premiers à Béthune et annoncer la promesse de leur installation imminente dans une cinquantaine de rues du centre de Valenciennes. Des cyclistes mieux pris en compte et mieux respectés, c'est plus de vélos, une harmonisation des vitesses des différents véhicules et moins d'accidents.

Et pour continuer dans cette voie, l'ADAV a accueilli en décembre Sabine Geneste, sa nouvelle chargée de concertation, venue de l'Association des Départements Cyclables nous apporter ses compétences et son dynamisme. À elle et à nous tous, bonne année 2008, et rendez-vous le samedi 26 janvier pour l'assemblée générale annuelle, sur le thème, précisément, de la concertation : permanents et correspondants locaux nous feront partager leurs convictions, leurs méthodes, leurs projets.

Benoît Cousin



NOSTALGIE

Il ne s'agit pas ici de déplorer l'inquiétante baisse des populations d'hirondelles dans notre région, mais plutôt de vous faire connaître une chanson ayant des paroles qui évoquent ces policiers d'autrefois qui faisaient leurs rondes en chevauchant vaillamment de robustes bicyclettes de chez feu « Manufrance ».

Ces bicyclettes étaient d'un modèle nommé « Hirondelle ». Comme ils avaient une pèlerine ayant une forme et une couleur évoquant les ailes de ces doux oiseaux, ces policiers ont été surnommés eux-mêmes « Hirondelles ».

Cette chanson est donc pleine de tendresse pour les vélos et pour ceux qui les chevauchent !

Je ne peux que vous encourager, pour connaître la belle mélodie de cette chanson, à acheter le CD du groupe « Entre 2 caisses », dont le titre de l'al-

Adieu les hirondelles

bum s'intitule : « Faute de grives ».

Le reste du CD est aussi superbe ; il évoquera, pour ceux qui les ont connu, « Les frères Jacques » ou « Les Enfants terribles ». Et soit dit en passant, sur scène, ce groupe offre une prestation très généreuse.

Vincent MARAN

Paroles: Allain Leprest.
Musique: Romain Didier

*Les flics en vélo
Sont plus rigolos
Que les ceusses en autocar
Car*

*Ils suent et ils peinent
Ils s'prennent dans la
chaîne*

Les ourlets de leurs falzars

*Aimons le flic en bécane
Qu'a toujours une rustine
Pour vous stopper les
larmes*

*Aimons le flic sans voiture
Lui dont la gabardine
Vous sert de couverture*

*Les flics à sonnette
Sont bien plus poètes
Que les ceusses à gyrophaire
Car*

*Z'ont pas b'soin d'pinpon
Pas besoin d'klaxon
Pour épater l'auditoire*

*Va donc, pédale
Ta monture est si belle
Sus aux vandales
Et vivent les hirondelles*

*Les flics en danseuse
Sont bien plus heureuses
Que les ceusses qui sont
motards
Car*

*Ils ont des jarrets
Qui n'sont pas plus laids
Que les mollets d'chez Béjart*

*Aimons le roi d'la p'tit'reine
Le flic à bicyclette
Qui ne freine qu'à Fresnes
Qu'a pas gagné l'Tour de
France*

*Mais qui pour être honnête
N'a pas eu toutes ses chances*

*Les flics en deux roues
A pneus à écrous*

...Les flics à sonnette Sont bien plus poètes Que les ceusses à gyrophaire...

*Tous les Al Capone s'en marrent
Car
Une main sur l'bidon
Une main sur l'guidon
Y peut pas t'nir son pétard*

*Va donc, pédale
Ta monture est si belle
Sus aux vandales
Et vivent les hirondelles*

*Aimons le flic à la selle
Et le flic à biclou
Ses papillons, son zèle
Évitez ses crevaisons
Balancez pas des clous
Sous les pneus d'ses
chaussons*

*Les flics à vélo
Ont des dynamos
Pour alimenter leurs phares
Car*

*Sinon par derrière
La pute ou l'gangster
Les rattraperaient dans
l'brouillard*

*Va donc, pédale
Ta monture est si belle
Sus aux vandales
Adieu les hirondelles*

Changement climatique : faudra-t-il guérir sans prévenir ?

Le 8 décembre a eu lieu la journée internationale pour le climat. À Lille, une vélorution « bonus » a mené une vingtaine de cyclistes de la Grand Place à la Place de la République.

C'est sous des trombes d'eau que le cortège a rejoint une autre action préventive du dérèglement climatique :

le déversement publicitaire et la diffusion des autocollants « Stop Pub » à coller sur sa boîte aux lettres. Puis, à 15 h, toujours sous la pluie, quelques cyclistes - ou piétons, ou que sais-je encore, venaient-ils du ciel ? - peinturlurés chacun d'une couleur de l'arc-en-ciel se sont mis (presque) à nu, tentant de faire revenir le soleil dans le cœur des gens du Nord. En tous cas, rappelant les couleurs de Greenpeace.

Quelques jours plus tard, je tiens à vous remercier et vous féliciter, vous tous, cyclistes, héros du quotidien, pour votre contribution à la lutte contre le changement climatique.

En effet, voici quelques extraits de la synthèse du 4ème rapport du GIEC (Groupe d'Experts Inter-gouvernemental sur l'Evolution du Climat) :

À quels types d'impacts faut-il s'attendre à l'avenir ?

Les impacts du changement climatique, et donc leurs coûts économiques, augmenteront au fur et à mesure de la hausse de la température mondiale, et de l'augmentation de la fréquence de certains types d'événements extrêmes. (...)

Les phénomènes climatiques aggravés : multiplication de certains événements météorologiques extrêmes (canicules, inondations, sécheresses).

Quels seront les impacts par grands secteurs ?

Eau : augmentation de 10 à 40% des risques d'inondations dans les régions humides et diminution de 10 à 30% de la disponibilité en eau dans les régions sèches.

Quels seront les impacts régionaux ?

Europe : cohérence entre les changements déjà observés et ceux simulés pour le futur

«quelques extraits de la synthèse du 4ème rapport du GIEC»

(augmentation des inondations à l'intérieur des terres et des inondations côtières, accroissement de l'érosion, réduction de la couverture neigeuse, extinction d'espèces, diminution des précipitations en été, vagues de chaleur), posant problème à de nombreuses activités économiques.

Taux de croissance des émissions de GES entre 1990 et 2004 : + 70 %

CO2 : + 80 %
Fourniture d'énergie : + 145 %

Transport* : + 120 %
Industrie* : + 65 %

Utilisation des terres, changements d'usage des terres et foresterie* : + 40 %

* en émissions directes



«je souhaite aussi partager avec vous le courage et la force de m'accrocher au guidon de mon vélo quand le vent se déchaîne»

Quelle hausse des émissions passées et quelle tendance à venir ?

La forte hausse des émissions est principalement alimentée par la croissance de la population et du produit intérieur brut par habitant. Elle n'a été que faiblement compensée par la baisse continue de l'intensité énergétique. Les pays industriels, avec 20 % seulement de la population mondiale, sont responsables de 46 % des émissions. Les politiques mises en place pour réduire les émissions de GES ont commencé à limiter la hausse générale des émissions, mais elles restent insuffisantes : sans mesures supplémentaires, les émissions mondiales continueront de croître dans les prochaines décennies. (...)

Quelles sont les actions possibles d'atténuation ?

Les études indiquent qu'il existe des potentiels d'atténuation des émissions globales de GES qui pourraient être suffisants pour compenser, au cours des prochaines décennies, la croissance des émissions globales ou pour les réduire en dessous des niveaux actuels, à un coût inférieur à 100 dollars par tonne de CO2. Il est donc possible de réduire dès maintenant les émissions à un coût limité*. En particulier, il existe un potentiel pour réduire les émissions mondiales d'environ 6 milliards de tonnes d'équivalent CO2 par an en 2030, pour un coût négatif. Mais, pour un objectif de stabilisation ou de réduction choisi pour 2030, les mesures seront plus contraignantes et risquent d'être plus coûteuses si elles sont prises tardivement. (...)

* 100 dollars par tonne de CO2 : 50 dollars par baril de pétrole, 0,25 dollars par litre d'essence, 3 centimes par kWh produit à base de gaz naturel)

Pour des objectifs ambitieux, tous les secteurs, et en particulier la construction, l'industrie, la production d'énergie, l'agriculture, les transports, la gestion des forêts et celle des déchets peuvent et doivent contribuer ensemble aux actions d'atténuation. Des changements dans les modes de vie favorisent également l'atténuation du changement climatique. Efficacité énergétique et

chasse au gaspillage d'énergie sont les plus grandes sources de réduction des émissions.

(...)

Enfin, le transport offre de multiples options d'atténuation, même si ces dernières s'avèrent plus longues à mettre en oeuvre du fait de l'inertie de nos systèmes de transport et d'organisation spatiale.

Inertie, inertie ? Est-ce que j'ai une gueule d'inertie avec mon vélo fendant l'air en toute liberté ?

Dans ces conditions, je souhaite aussi partager avec vous le courage et la force de m'accrocher au guidon de mon vélo quand le vent se déchaîne spectaculairement.

À l'heure où j'écris cet article, il est 4 h du matin, la tempête fait rage à l'extérieur. Ce n'est pas juste un hiver maussade, froid, gris et pluvieux, celui qu'on a l'habitude de reprocher au Nord Pas-de-Calais... Celui que je commence déjà à regretter ? Ai-je seulement vieilli ? J'ai peut-être aussi de bonnes raisons de croire qu'il est plus que temps que chacun agisse à « prévenir » le dérèglement climatique.

Encore merci et bravo à vous !

Élise Défossez,
solidaire en hiver : au chaud dans le métro !

Source (s) : <http://www.effet-de-serre.gouv.fr>

INTERNATIONAL

L'écarteur de l'adav en voyage



Chittagong, Bangkok, Dhaka, et... en Hollande

Un petit aperçu du 17ème Ecotopia - BikeTour

« Un challenge climatique » de Barcelone à Aljezur
dans le Sud du Portugal

Chaque année pendant 2 mois en Europe est organisé un biketour pour rejoindre le camp alternatif Ecotopia : une rencontre de la jeunesse, européenne essentiellement, durant 15 jours sous la forme d'un camp autogéré. Cette année, le biketour est donc parti de Barcelone, début juin, passant par la région des Asturies pour rejoindre Aljezur, le lieu du camp tout au Sud du Portugal dans la Région de l'Algarve.

Qu'est ce que l'Ecotopia biketour ?

Il s'agit de tenter l'expérience d'une vie en communauté éco-mobile pour rejoindre le camp ecotopia. C'est en général 10 à 50 cyclistes, de différents pays, nationalité, sexe, âge, langue, qui partagent une certaine sensibilité par rapport à l'environnement et l'écologie, qui participent dans ce sens à des actions lors de la rencontre, tout au long du voyage, d'acteurs, d'associations, d'ONG, d'élus qui oeuvrent pour un plus grand respect de l'environnement et de l'humain.

Nous étions en moyenne un groupe d'une vingtaine de personnes, âgés de 2 à 40 ans (eh oui, Yuna nous a accompagné avec sa mère pendant les 2 mois !) et plus ou moins 30-35 participants sur l'ensemble du voyage. Nous venions des 4 coins du monde et d'Europe : Corée du Sud, Afrique du Sud, Israël, Irlande, Croatie, Espagne, Slovaquie, Autriche...

Le déroulement au quotidien

C'est un parcours à l'organisation aléatoire puisqu'il est autogéré par les participants eux-mêmes. Cette notion d'autogestion est, pour beaucoup, sans cesse un réapprentissage de la vie en groupe : une vie du groupe qui repose quotidiennement sur les initiatives de chacun. Chaque jour, on change de lieu où dormir, le groupe évolue tout le temps également,

puisque chacun est libre de venir participer de 1 jour à 2 mois !

Cependant, des règles communes subsistent, dont 3 essentielles :

- l'une est la prise de décision en consensus pour le programme du jour, le trajet etc...

- la deuxième, la répartition quotidienne des tâches : cuisine, vaisselle, courses, transports du matériel dans de petites remorques,

- la troisième, le partage de l'argent sous la forme d'une « écotaxe » proportionnelle au niveau de développement du pays d'origine et de ses propres revenus.

La nourriture était végétarienne : de délicieux repas, préparés par nous-mêmes, très copieux le midi et plus léger le soir. Chacun y apportait son savoir-faire et cette année, la chance était avec nous, Barry, un cuisinier professionnel était parmi nous ! Je vous avoue, je ne suis pas végétarien, je suis venu avec mes a priori tels que : « *jamais je ne pourrai pédaler en mangeant que des légumes ; je vais crever de faim* » : et bien je suis toujours en vie et vive les plats sans CO2viande (cf réseau action climat France : des gaz à effet de serre dans on assiette ?) !

Une journée au Portugal

Les températures au Portugal étaient bien plus élevées qu'en Espagne. Par conséquent, on levait le camp le matin entre 6h et 9h, pour rouler parmi les beaux paysages de montagnes et de gorges jusque vers 12-13h. Venait ensuite l'heure de la sieste, de la détente, du cercle de discussion jusqu'à 17h pour reprendre la route sous un soleil moins fort.

En moyenne nous faisons 50 à 60 kilomètres par jour. Tous les jours nous faisons les courses pour un groupe en moyenne d'une vingtaine de personnes. On trouvait

facilement de petits magasins ou producteurs locaux pour faire les courses, mêmes dans les petits villages de montagne ! Mais c'était toujours un défi de transporter tout ça : notamment quand quelqu'un décide d'acheter des pastèques !

Les soirées : autant de souvenirs que de lieux visités : concert, galère sous une averse d'orage, discussion sous un beau ciel étoilé



sans feu de camp (un pays trop souvent ravagé par les incendies), fête d'accueil et de bonnes nuits parce que tout simplement fatigué des kilomètres de montées sous le soleil !

Les rencontres et échanges sur la route

Durant les 2 mois nous avons rencontré beaucoup d'initiatives locales : association pour la protection d'animaux blessés, ONG de sensibilisation à l'environnement, écovillages, communautés, fermes biologiques, des municipalités sensibles au développement de l'usage du vélo (Almada, Santarem), association de commerce équitable, association étudiante (Coimbra), coopérative bio, association de valorisation des traditions culturelles du Portugal...

Les rencontres ont toujours été très riches, surprenantes, parfois étranges et déroutantes notamment pour la communauté de Tamera. Nous étions toujours bien accueillis et au-delà de la

«En moyenne, nous faisons 50 à 60 kilomètres par jour..»

«Nous étions un groupe d'une vingtaine de personnes, âgés de 2 à 40 ans»

rencontre nous proposons de participer aux activités comme par exemple : installation d'une pompe à eau, élagage, organisation d'un concert, projection de film et débat sur l'environnement, mass critical, manifestation anti-OGM, ou simplement une participation aux activités courantes de nos hôtes.

Si simple d'y participer !

Tout le monde peut y participer à condition d'accepter au minimum les règles de vie en groupe, de respecter l'autre, accepter les différences (tout comportement raciste, violent est clairement inconcevable), de savoir se prendre en charge (ce n'est pas des vacances club med !) et de faire preuve de solidarité. Sur ce dernier point, la fragilité et la sensibilité pour l'ensemble du groupe sont d'autant plus accrues par les aléas climatiques ou la géographie plus ou moins chaotique : les hauts et bas du moral et de la santé !

Nous étions toutes et tous de pays différents, par conséquent, les discussions étaient majoritairement en anglais mais il était toujours possible de prendre un temps de traduction pour ceux qui ne comprenaient pas. La mise en réseau autour du biketour s'effectue en général à partir et autour d'un site internet qui permet de suivre régulièrement ou non le parcours.

Enfin, il faut juste un peu de courage, son vélo préféré (avec quelques vitesses tout même), une grande envie de découverte, un plaisir de rouler, savoir lire une carte (eh encore, si vous êtes le/la dernière-è-r-e, suivez les messages à la craie sur la route), de quoi ranger son minimum de bagages et c'est parti !

C'était une expérience inoubliable, une occasion de prendre le temps de vivre et de voyager, de découvrir des pays, des paysages, des cultures et des gens différents : un horizon élargi. L'année prochaine, la rencontre Ecotopia aura lieu en Turquie. Par conséquent, peut être un biketour sera envisagé au départ de la Grèce ou de la Bulgarie jusqu'en Turquie ...

<http://eyfa.org/ecotopia>
www.thebiketour.net

Guillaume Flament

L'ADAV invitée au Grenelle de l'Environnement... mais pourquoi au juste ?

Le 15 octobre 2007 s'est tenue à Arras une réunion interrégionale de consultation sur les propositions des groupes de travail nationaux du Grenelle. Parmi un parterre de représentants de l'Etat, des collectivités et des représentants des organismes syndicaux, quelques rares associations étaient invitées à débattre. Parmi lesquelles, votre dévouée association !

L'ADAV a ainsi participé à l'atelier « lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie ».

Curieusement – mais peut-être pas tant que ça hélas ! – on parla beaucoup de la « voiture propre ». Aussi fallut-il rappeler que s'il existe un mode de transport respectueux de l'environnement, c'est bien du vélo dont il faut parler. Et sachant que la majorité des

«Si notre intervention a été écoutée avec beaucoup d'intérêt, lors de la restitution des ateliers le vélo fut totalement ignoré !»

déplacements font moins de 3 km, on a tout intérêt à le faire savoir et le promouvoir.

Pour ce faire, l'ADAV proposa cinq points de réflexions :

1/ **Adopter un code de la rue** (cf. la liste de mesures demandées par la FUBicy) favorable aux usagers les plus « faibles » avec une demande insistante pour que des mesures soient prises immédiatement :

- généraliser les doubles sens cyclables en rappelant l'expérience belge et en ciblant plus précisément notre expérience sur Lille Métropole et dans d'autres villes de la région telles Arras, Béthune et Valenciennes,

- autoriser le tourne à droite en considérant le feu rouge ou le stop comme des cédez le passage comme cela est

expérimenté à Strasbourg,

- offrir la possibilité de remonter les files à l'arrêt par la droite.

2/ **Inciter fiscalement les utilisateurs du vélo** et de l'ensemble des modes respectueux de l'environnement et arrêter les aberrations du système fiscal actuel : au plus on a une voiture puissante et donc polluante, au plus on peut déduire de frais réels sur ses impôts alors que celui qui fait l'effort du vélo ou du TC ne peut rien déduire.

3/ **Réaliser une politique volontariste d'aménagement du territoire.** Que nos élu-e-s s'appuient sur les mesures existantes (Loi sur l'Air, PDU, schémas des véloroutes et voies vertes, les divers schémas cyclables existants...). Le problème réside plutôt dans le fait que toutes les orientations ne sont pas appliquées et que dès qu'un point dur existe pour écarter le trafic ou absorber du stationnement on privilégie encore trop souvent la voiture au vélo et au transport en commun. Il en résulte des

aménagements discontinus et d'innombrables coupures qui sont autant d'obstacles à la pratique du vélo.

4/ **Eduquer et former à la pratique du vélo.** Pour cela favoriser les plans de déplacements d'entreprises et scolaires de manière à lever les appréhensions de nombre d'utilisateurs potentiels.

5/ **Adopter un véritable système vélo.** Le vélo ne pouvant se suffire à lui-même il convient de développer l'intermodalité avec les transports en commun, d'offrir des services tels la location, le gardiennage, le petit entretien et de communiquer pour lever les obstacles à la pratique du vélo.

Si notre intervention a été écoutée avec beaucoup d'intérêt, lors de la restitution des ateliers le vélo fut totalement ignoré !

Même si l'on s'en doutait, il ne faudra pas compter sur cette grande messe pour améliorer le sort réservé par l'Etat à l'utilisation du vélo.

**Michel Anceau
Karine Boissou**

A C T I O N

Cyclistes Brillez !

Dans l'établissement scolaire St Adrien de Villeneuve d'Ascq entre 160 et 230 enfants du collège et du lycée viennent à vélo. Le samedi 20 octobre, nous menions une opération « Cyclistes Brillez ».

Avec une équipe de 6 parents, nous avons installé une tonnelle ainsi qu'une table à proximité du parking à vélo et avons ainsi rencontré les enfants à la sortie des classes.

Sur le stand, les enfants ont participé à un jeu concours avec des questions concernant l'éclairage et la sécurité des cyclistes. Nous avons mis en jeu 5 kits d'éclairage d'une valeur de 15 € ainsi que 2 places de cinéma. Plus de 200 collégiens ont participé à ce jeu.

Lors de la venue au stand, nous avons distribué : le tract « évitez l'accident à vélo » publié par

«Ce type d'action semble assez courant aux Pays-Bas, au Danemark et en Suisse, »

l'ADAV, le tract « cyclistes brillez » de la Fubicy et un écarteur de danger ou un catadioptré à fixer sur les rayons. Bien évidemment, nous abordions les enfants d'une façon positive et nous valorisons le fait de venir à l'école à vélo. Voici à quoi pouvait ressembler le dialogue :

« Bonjour, bravo de venir en vélo. Vous venez de loin ? Nous vous incitons à venir en vélo même en hiver...Le vélo c'est quand même mieux pour... Mais avec le raccourcissement des jours, il faut absolument s'éclairer ! Et l'échange pouvait ainsi continuer avec les adolescents.

Le discours fut appuyé par deux affiches « pro-vélo » accrochées à proximité du parking : « le vélo c'est la santé » et « le vélo réduit la pollution ».

Matériel nécessaire : une tonnelle (si pluie), une table, une urne, 5 dotations pour les gagnants, 250 dépliant « cyclistes brillez » et « évitez l'accident à vélo », affiches plastifiées.

Bien sûr, il faut viser la période de mi octobre avant les vacances de la Toussaint.

Ce type d'action semble assez courant aux Pays-Bas, au Danemark et en Suisse, et on peut en avoir un aperçu sur les sites Internet du Fietserbond néerlandais, Cyclic vélo de Lausanne, ou la Dansk Cyclist Forbud du Danemark. Je pense que ces actions sont intéressantes dès lors qu'elles incitent les enfants à se rendre visibles et donc à exister dans la circulation. Ces opérations sont aussi

un exutoire à l'anxiété des parents qui voient leurs enfants partir en vélo le matin dans la nuit.

Un mois après l'opération de sensibilisation, un matin à 8h00, plus du 1/4 des enfants s'éclairaient correctement. Certes c'est bien faible ! Mais il faut bien reconnaître que les systèmes d'éclairage sont bien mal conçus et fragiles. Au début du XXI siècle, voici un défi à relever pour les concepteurs d'éclairage et commerçants de cycles !

Je suis prêt à répondre aux questions des membres de l'ADAV qui souhaiteraient monter une action similaire.

Frédéric DEVRED
fdevred@cegetel.net

Correspondant local
ADAV pour Villeneuve
d'Ascq.

Oui à la sécurité des cyclistes !

Non à l'obligation du port du casque !



Plusieurs fédérations se sont vivement inquiétées d'un projet de la Sécurité Routière envisageant de rendre très prochainement obligatoire le port du casque pour les cyclistes. On lira ci-dessous le communiqué de presse commun du 14 novembre 2007.

« La Sécurité Routière, en projetant de rendre le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes, en limitant dans un premier temps la tranche d'âge concernée aux moins de 14 ans, fait fausse route ! Amalgamer le vélo quotidien et la pratique sportive est une ineptie. Une telle mesure serait irrationnelle, inefficace, inutile et contre-productive.

Irrationnelle : les récents bilans annuels de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) montrent que dans les accidents qui entraînent un traumatisme crânien, le cycliste est moins concerné que le piéton ou l'automobiliste.

Inefficace : dans les rares pays qui ont rendu le casque obligatoire, Australie, Nouvelle-Zélande, et Espagne, la fréquence des accidents graves et des lésions crâniennes, rapportée au nombre de cyclistes, n'a pas diminué.

Inutile : les pays européens exemplaires en matière de politique cyclable comme les Pays-Bas se sont bien gardés de rendre le casque obligatoire, celui-ci étant peu porté en-dehors de la pratique sportive. D'autre part le nombre de victimes cyclistes a baissé pendant que le nombre de cyclistes augmentait en Suisse, au Québec et en Grande-Bretagne : le succès de Vélo'v et Vélib' produit le même effet en France.

Contre-productive : l'obligation de porter un

casque ferait rapidement chuter le nombre de cyclistes urbains. Cette chute a été de 30 % en Australie, et a même atteint 90 % chez les collégiens de 10 à 16 ans et les jeunes filles. L'obligation aurait un impact négatif sur la santé publique et l'environnement. Cela laisserait croire que le vélo est aussi exposé que les deux-roues motorisés : le risque d'amplifier la tendance des adolescents à passer du vélo au cyclomoteur, avec des effets potentiellement très négatifs sur la mortalité routière, est ici important.

En conclusion, à l'heure où collectivités territoriales, entreprises et associations sont engagées pour promouvoir les déplacements à vélo, et où le Gouvernement affiche, par la tenue du « Grenelle de l'environnement », son soutien en faveur du développement durable, cette mesure aurait un impact négatif. Nous appelons de nos vœux, au contraire, l'aboutissement des démarches en faveur du Code de la rue, et une campagne de communication forte pour convaincre de plus en plus de citoyens à choisir le vélo pour leurs déplacements quotidiens. »

- Club des Villes Cyclables (CVC)
- Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)
- Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy)
- Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT)
- Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT)
- Association des Départements Cyclables (ADC)

L'ADAV a elle aussi exprimé sa préoccupation à ce sujet en écrivant à l'ensemble des députés de notre région et au maire de

Valenciennes dont Monsieur Borloo est le premier adjoint ; elle a reçu les réponses de

- Monsieur Bocquet, député-maire de Saint-Amand-les-Eaux ;
- Monsieur Cacheux, député du Nord ;
- Monsieur Daubresse, député-maire de Lambersart ;
- Monsieur Decool, député-maire de Brouckerque ;
- Monsieur Delcourt, député-maire de Lens ;
- Monsieur Dolez, député du Nord ;
- Madame Duriez, députée du Pas-de-Calais ;
- Monsieur Facon, député du Pas-de-Calais ;
- Monsieur Huyghe, député du Nord ;
- Monsieur Lang, député du Pas-de-Calais ;
- Monsieur Lazaro, député-maire de Phalempin ;
- Monsieur Riquet, maire de Valenciennes ;
- Monsieur Vanneste, député du Nord.

«...alors le principe d'équité, voudrait que la même loi impose le casque aux piétons et automobilistes. »

Tous ont été sensibles à nos arguments et plusieurs ont interrogé le gouvernement par question écrite. On trouvera tous ces documents, ainsi que la réaction de Monsieur Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables sur le site de l'ADAV.

Pour s'informer plus complètement, on pourra aussi consulter le Dossier Casque sur le site de la FUBicy.

Benoît Cousin

Lille, le 17 octobre 2007

Monsieur le député,

Notre fédération nationale, la FUBicy (fédération française des usagers de la bicyclette), nous informe que la Sécurité Routière envisage de demander au législateur de rendre le port du casque obligatoire pour les cyclistes, en limitant dans un premier temps la tranche d'âge concernée.

Nous tenons à réagir à ce projet en vous alertant sur le caractère inopportun et contre-productif d'une éventuelle loi qui interdirait de se déplacer à vélo sans casque, et nous vous demandons de vous y opposer. (...)

Si certains pensent que le principe de précaution voudrait que la loi impose le casque aux cyclistes, alors le principe d'équité, voudrait que la même loi impose le casque aux piétons et automobilistes. En effet, les cyclistes ne sont pas plus souvent blessés au crâne dans les accidents de la circulation (hors pratique sportive et tout-terrain, qui ne relèvent pas de la sécurité routière) que les piétons ou les automobilistes. (...)

À l'époque où gouvernement, collectivités territoriales et associations sont engagés dans les démarches Grenelle de l'Environnement ou Agenda 21, et où les conséquences de la sédentarité deviennent un enjeu majeur de santé publique, nos concitoyens ne comprendraient pas que l'on prenne une décision pouvant pénaliser le développement de l'usage du vélo pour les petits déplacements, sans engager au préalable une concertation auprès des usagers et des collectivités locales.

Nous vous serions par conséquent reconnaissant d'intervenir auprès de Monsieur Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, afin que cette mesure ne soit pas mise à l'ordre du jour du prochain Comité Interministériel de Sécurité Routière.

Veuillez agréer, Monsieur le député, l'expression de nos salutations respectueuses

Benoît Cousin,
président de l'ADAV

100 contresens cyclables sur le territoire de Lille Métropole, un combat de quinze ans qui porte enfin ses fruits !

sens cyclables ». Cette plaquette réalisée avec le concours des services de Lille Métropole a facilité la compréhension de l'aménagement pour nos interlocuteurs et les a rassurés. Parallèlement LMCU s'est dotée d'un guide technique édictant les variables permettant la réalisation d'un contresens cyclable. Les normes retenues ont été âprement négociées avec l'ADAV et restent trop restrictives à nos yeux. Mais force est de constater que ce document, diffusé à l'ensemble des maires de l'agglomération, nous a permis d'obtenir rapidement de nombreuses réalisations.

Lille a été la première à développer massivement les contresens, Tourcoing lui a emboîté le pas à partir de 2004 et dernièrement Roubaix a accepté nos demandes insistantes pour développer ce type d'aménagement. Dans ces trois villes, la question du contresens est maintenant systématiquement posée lorsqu'une rue est mise à sens unique.

Les autres villes de la métropole sont plus ou moins réceptives. En effet, certains maires refusent encore obstinément nos demandes, alors que toutes les études démontrent l'intérêt et la sécurité de l'aménagement. Le seul argument formulé pour les refuser est immuable :

c'est trop dangereux, il y aura des morts !

Pourtant, aucun accident frontal grave entre un cycliste et un automobiliste n'a été à déplorer en France et a fortiori sur l'agglomération lilloise.

Quoi qu'il en soit de plus en plus de municipalités acceptent nos propositions, à l'exemple de celles de Lomme, Haubourdin, Ronchin, Hellemmes, Lambersart, Marcq en Baroeul, Wasquehal ou encore récemment Loos, Fâches-Thumesnil et Bousbecque qui ouvriront prochainement leurs premiers contresens.

L'exemple de Lille, suivi par de nombreuses municipalités, et le soutien des services techniques de Lille Métropole laissent à penser que ces 100 premiers contresens ne sont qu'un début. Leur généralisation devrait encore s'accélérer.

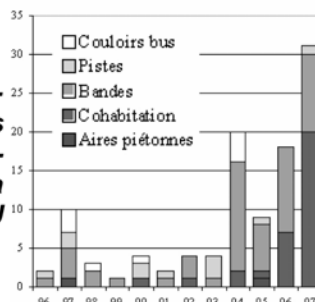
**Michel Anceau
Frédéric Héran**

Le classement des communes en fonction du nombre de contresens cyclables



Et si, à l'origine, on acceptait difficilement la réalisation

Les contresens créés chaque année dans la LMCU



de bandes à contresens, on s'aperçoit qu'aujourd'hui ce sont les contresens de type cohabitation qui se développent le plus rapidement alors que les pistes cyclables à contresens restent les plus rares car elles posent souvent des problèmes de sécurité lorsqu'il convient de réinsérer le cycliste dans le trafic général.

Commune	Pistes	Bandes	Cohabitation	Couloirs bus	Aires piétonnes	Nombre total	Longueur en m
Lille	4	27	14	6	2	53	11 265
Tourcoing	2	16	1	1	0	20	4 545
Lomme	0	2	9	0	0	11	1 830
Roubaix	1	4	4	1	0	10	2 715
Hellemmes	0	0	3	0	0	3	1 100
Villeneuve d'Ascq	1	1	0	1	0	3	300
Haubourdin	2	1	0	0	0	3	600
Lambersart	0	2	0	0	0	2	200
Marcq en Baroeul	1	0	0	0	0	1	280
Ronchin	0	1	0	0	0	1	180
Wasquehal	0	0	1	0	0	1	220
La Madeleine	0	1	0	0	0	1	70
Total	11	55	32	9	2	109	23 825

PRATIQUE Sauvetage d'un antivol de roue arrière SL 9

Pas de chance, votre clé vient de se casser dans la serrure de votre antivol de roue et, bien entendu la roue arrière reste, de ce fait, bloquée.

Tout n'est pas perdu. Avec un peu de chance, vous pouvez débloquer la roue avec un tournevis en profitant de la présence du restant de la clé dans la serrure. Si vous n'y arrivez pas, il faudra vous résoudre à détruire l'antivol. Si vous y arrivez, il est alors possible d'extraire l'antivol du vélo.

Une fois démonté, vous pouvez alors (avec un tournevis et le restant de chance), le refermer, puis essayer de déplacer le morceau de la clé en cognant l'antivol contre une surface dure. Le (ou les) choc(s) provoque théoriquement un léger mouvement du morceau et il est alors possible de le sortir avec une pince à épiler.

Il ne vous reste plus qu'à trouver un commerçant capable de vous refaire un double de la clé. Il y en a un qui se trouve rue du Faubourg de Roubaix. Si vous n'avez pas le double de la clé, ramenez-lui les deux morceaux de la clé et l'antivol : il pourra alors vous refaire les deux clés.

Bonne route

Jean Dewavrin

Dès le début des années 1990 l'ADAV a revendiqué l'aménagement de contresens cyclables dans certaines voies à sens unique, idée jugée pour le moins saugrenue pour nos interlocuteurs de l'époque.

L'ADAV proposait simplement d'appliquer un aménagement déjà largement développé dans de nombreux pays tels la Belgique, l'Allemagne et naturellement les Pays-Bas où ils sont généralisés, et même en France à Strasbourg.

Alors qu'obtenir un simple bande cyclable relevait de l'exploit, oser réclamer des contresens cyclables était jugé comme un « pousse au crime » de ces farfelus de cyclistes ! Mais il y aura des morts ! Jamais on ne vous autorisera à rouler à double sens dans les sens interdits !

Tous les arguments que nous pouvions développer étaient systématiquement rejetés. A force de persuasion la ville de Lille et LMCU acceptèrent d'expérimenter 7 contresens de type bande cyclable en 1997. Quelques rares nouveaux contresens furent ensuite réalisés jusqu'en 2004 mais toujours à la suite d'une longue dépense d'énergie pour l'ADAV. Quoi qu'il en soit l'aménagement s'est révélé très sûr et a été progressivement défendu par les techniciens.

Fort de ces premiers résultats l'ADAV a édité une plaquette de présentation de l'aménagement en 2004, malicieusement intitulée « Le bon sens des contresens – pour un bon usage des contre-

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)

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

La 1ère rencontre du forum des ateliers vélo d'Europe : l'ADAV y était !

Du 23 au 27 mai 2007, ont eu lieu à Rome 3 jours de débats, discussion, échanges d'expériences, projections vidéos et 3 jours de « critical mass » : les deux premières dans les rues de Rome et la troisième jusqu'à la mer : 6 jours de bonheur cyclable !

Dans le cadre des ateliers de réparation de vélo, une vingtaine d'expériences étaient représentées : association, centre social, collectif, individu, squat, institution en provenance essentiellement d'Italie, de France, d'Espagne, d'Angleterre et de Belgique.

Ma présence a été l'occasion de présenter l'ADAV et l'expérience de l'atelier d'aide à l'entretien et aux petites réparations des vélos. Les expériences étaient toutes très différentes et particulièrement intéressantes.

Voici quelques exemples pour vous donner un aperçu.

Une grande diversité

Turin : Un bus de ville a été donné à une association qui l'a réaménagé pour en faire un atelier mobile de réparation. Désormais, à la place des passagers se tenant aux barres du bus, ce sont des vélos suspendus prêts pour un diagnostic et une réparation.

Bruxelles : L'association cyclo a mis en place un atelier vélo qui a pour but avant tout de créer de l'emploi autour du recyclage de vélos, de la réparation et de la vente de vélos d'occasion. Les bénéficiaires des emplois créés sont avant tout des chercheurs d'emplois peu qualifiés ou des chômeurs de longue durée.

Belgique : L'association pro-vélo de Belgique <http://www.provelo.org/> a présenté plus généralement

son expérience de conseil auprès des collectivités et plus précisément une expérience intéressante : la mise en place, en Wallonie, d'une collecte de vélos auprès des particuliers à partir d'un partenariat entre le réseau de collecte de déchets ménagers et les associations de vélo.

Rome : L'expérience du ciclofficina Don Chisciotte est un véritable atelier de recyclage, de réparation et de créativité autour du vélo. Il est installé dans une friche industrielle « au cœur de Rome ». C'est un centre social qui existe depuis plus de 10 ans, « un squat culturel » puisque personne n'y dort en dehors des périodes de rencontre associative où chacun installe sa tente dans les parties de la friche où la nature reprend le dessus.

Madrid : Le centre social Seco organise plusieurs activités de réparation, d'apprentissage, de recyclage et participe également à l'organisation de manifestations dans la rue.

Globalement, les pays du sud de l'Europe sont dans des situations bien plus difficiles que les pays nordiques. Que ce soit en Espagne ou en Italie, la place du vélo est bien plus réduite, voire quasi absente en dehors de quelques grandes villes de renommée internationale. Ils sont bien plus dans une situation de lutte, comme l'ADAV à ses débuts, que ne l'est l'ADAV à l'heure actuelle, en étant associés aux projets des collectivités.

Une filière à ses débuts : le recyclage des vélos

Un des points de vue qui a été communément admis par tou-te-s à ce forum : au-delà de militer et de s'engager pour une plus grande place pour le vélo en ville, la nécessité de créer une véritable filière de recyclage des vélos et initier un cercle d'autant plus vertueux autour de petites structures de proximité. Quelques personnes sont d'ailleurs allées présenter ce point de vue lors de la rencontre « vélo city » à Munich en juin dernier.

L'idée de ce réseau d'atelier vélo est donc une occasion de partager des expériences, des connaissances, des moments de plaisir vélocipédique. Sur ce dernier point, l'accueil durant ces 6 jours a été un grand moment festif notamment dans le cadre des 3 jours de masses critiques.

La masse critique ou critical mass

Nous étions entre 500 et 3000 cyclistes durant ces 3 critical mass dans Rome. La sensation de vivre ce moment avec autant de cyclistes est assez incroyable : l'impression que, pendant quelques heures, la petite reine a pris le dessus sur la marée noire automobile. 3000 cyclistes, une masse difficile à imaginer, mais sachez que l'auto-route et le périphérique ne nous paraissent pas disproportionnés lorsque nous les avons empruntés... Dans ces moments, pas un

visage sans un sourire ! Une ville belle et paisible comme jamais ! Alors que malheureusement la réalité c'est l'enfer de Rome pour le cycliste : pavés monstrueux (pas nos petits ridicules du nord, je les apprécie d'autant plus maintenant) et un flot permanent de scooters et de voitures.



Enfin, l'accueil sur place au centre social a été très chaleureux notamment par la présence des autres associations de théâtre, de cirque, de groupes de musique au sein de ce même lieu d'accueil. Les repas étaient partagés autour de grandes tables dans la cour : d'excellents repas italiens avec les incontournables plats à base de pâtes, d'huile d'olive, aubergines et pesto ! hum !

Le souhait est de maintenir chaque année cette rencontre et qu'elle puisse avoir lieu à chaque fois dans un pays différent. Je vous invite toutes et tous à vivre ces grands moments inoubliables, probablement à nouveau à Rome fin mai 2008. A votre agenda et en selle !

Petite astuce pour les mains sales : Comment faites-vous pour nettoyer, de manière écologique, vos mains pleines de graisses ou d'huiles après avoir réparé votre vélo ? En Italie, c'est le marc de café ! Ajouté à un peu de savon et d'eau, frottez bien et le tour est joué !

<http://www.ciemmona.org/2007/>

<http://ciclofficina.homelinux.org/>

Guillaume Flament

« Un bus de ville a été donné à une association qui l'a réaménagé pour en faire un atelier mobile de réparation. »

« Le souhait est de maintenir chaque année cette rencontre et qu'elle puisse avoir lieu à chaque fois dans un pays différent. »

Brèves :

Le prix de l'auto :

Depuis 1990, la part de l'automobile dans le budget des ménages est quasi stable.

Le montant des consommations liées à l'automobile a pourtant augmenté nettement plus rapidement que l'inflation générale, surtout depuis 2004.

C'est le cas notamment des carburants, mais aussi des pièces détachées.

Pour plus d'informations :

http://www.insee.fr/fr/ffc/ficdoc_frame.asp?doc_id=2098

Nicolas BERNARD

Message officiel et officieux

Officiellement, l'ADAV décline toute responsabilité concernant l'augmentation du cours du pétrole. Ce cours étant établi en fonction de l'offre et de la demande, elle souligne que les cyclistes, de par leur déplacement, ne participent pas à l'augmentation de la demande.

Officieusement, si cela peut réduire la circulation automobile, je ne m'en plaindrais pas.

Le vice-président chargé des relations avec les adhérents

Jean Dewavrin

Vite !!!!!

C'est parce que les voitures et les camions roulent vite qu'un accident est vite arrivé. Vive l'abaissement de la vitesse du trafic motorisé.

Jean Dewavrin

INTERVIEW

Marc Godefroy, Maire de Lezennes et conseiller général du Nord, est un cycliste urbain au quotidien (ou presque).

L'ayant souvent aperçu casqué entre Lille et Lezennes, nous avons voulu questionner cet élu à deux roues.

Q : Vous êtes cycliste urbain et maire de Lezennes (situé à 5 km de la Mairie de Lille), pourquoi vous déplacez-vous à vélo ?

Marc Godefroy : J'allais souvent à Lille en voiture pour mon travail (à l'ILEP, institut lillois d'éducation permanente) mais j'ai fait beaucoup de vélo quand j'étais jeune. Alors je me suis rendu compte qu'un peu d'exercice (je mets 15 minutes de mon domicile à mon bureau à Lille) ne me faisait pas de mal, cela me détend et bien souvent je gagne du temps puisqu'en voiture mon temps de déplacement varie de 8 minutes à 30 minutes selon les heures. A l'ILEP, on est déjà 7 ou 8 à venir travailler à vélo mais au Conseil général du Nord, je suis le seul. Mes collègues sont un peu goguenards de me voir débarquer avec mon vélo aux réunions mais je crois qu'au fond, ils m'envient.

Q : Quel est votre ressenti de cycliste urbain ?

MG : Je suis très étonné des personnes qui me voient sur mon vélo alors que je ne les vois pas. Je trouve aussi que les choses se sont améliorées sur la métropole lilloise et que cette ville devrait être la capitale du vélo en France. Je dois avouer que je n'utilise pas mon vélo tous les jours car j'ai des rendez-vous incompatibles avec le mode de déplacement vélo. L'aspect positif, c'est le sas intellectuel que procure la pratique du vélo quand on pédale, cela détend formidablement les nerfs, cela donne des idées, il y a un effet bénéfique pour la réflexion, c'est aussi très communicatif. L'aspect négatif, c'est d'arriver en sueur en costume-cravate à des réunions, de risquer de faire tomber son ordinateur du porte-bagages (les sacoches de vélo sont vraiment nulles) et de se faire voler son vélo, ce qui m'est arrivé deux fois



« Je trouve que l'ADAV est nécessaire dans son rôle d'expertise des usagers, expertise manifestement nécessaire à la réflexion des concepteurs d'aménagements. »

déjà. On se rend compte aussi à vélo que l'automobile est une boîte à coups de gueule, je me suis fait déjà insulté et aussi frôlé, c'est ça l'aspect négatif.

Q : Pourquoi Lille et la métropole n'est pas encore la capitale du vélo que vous appelez de vos vœux ?

D'abord, j'ai été déçu par l'enquête déplacements sur LMCU. Si le transport collectif augmente et que le transport voiture individuelle régresse, le vélo stagne ou régresse sauf à Lille (+ 40 %). Compte tenu des efforts déployés pour l'amélioration du réseau cyclable, on est désemparé devant la faible montée en charge de la part vélo. La demande crée l'offre et il faut que nos dépenses d'infrastructures correspondent à une demande des cyclistes et donc à un usage de ce réseau. L'investissement sera possible si l'usage se développe. Si on reste à 2 % de part modale pour le vélo, comme aujourd'hui, les investissements sont trop lourds.

Q : Comment voyez-vous l'ADAV ?

MG : Je trouve que l'ADAV est nécessaire dans son rôle d'expertise des usagers, expertise manifestement nécessaire à la réflexion des concepteurs d'aménagements. Toute association d'usagers a la juste exigence d'être écoutée et c'est ce que nous faisons au sein du comité de pilotage de LMCU avec M. JANSSENS et moi-même. Je trouve que l'ADAV est une association plutôt globalement responsable. Tout projet doit

faire l'objet d'une concertation. Il y a des choix stratégiques lourds à faire, par exemple site propre ou site partagé, et en cela l'ADAV est un partenaire incontournable.

Q : Lezennes, village entouré de carrières souterraines, voit se rapprocher la ville de plus en plus, le projet "Grand Stade" est en partie sur le territoire lezennois et la voirie va subir de grands changements. Quels aménagements cyclables prévoyez-vous dans ce secteur ?

D'abord, il faut souligner le travail accompli sur le boulevard de Tournai, couloir de bus ouvert aux cyclistes, rue de St-Amand, pont de Tournai. J'ai reçu de fortes critiques sur ce tronçon mais je l'assume, même si ce n'est pas moi qui l'ai décidé. Nous voulions dévier le trafic du secteur Mont-de-Terre vers l'A1, moi-même je mets le même temps en voiture par l'A1 ou par le Mont-de-terre. Les critiques viennent d'automobilistes qui ne vont pas vers Lille.

Il reste à refaire la liaison vers Ronchin qui est très difficile et la liaison vers le quartier du Triolo. Je crois que tout sera réglé avec l'ouverture du Grand Stade, je préconise une liaison en site propre pour le Bd de Tournai, une piste vélo-piéton unidirectionnelle de chaque côté, le pont d'Ascq devrait être doublé pour emmener les piétons vers le métro Triolo. Tout ceci est en train de se décider.

Q : Que pensez-vous du système VELIB' ?

MG : Je trouve cela extraordinaire, mon fils qui est salarié à Paris, utilise ce système vélib et n'en pense que du bien. Je pense que l'un des enjeux du développement durable dans la métropole est la création d'un dispositif vélo de ce genre, plus ambitieux que ce qui existe actuellement. Il faut aussi développer les liaisons TER-vélos et faire des expériences de tram-train avec compartiment vélo.

De toute manière, la promotion du vélo est cohérente avec des aménagements de voirie maintenant décidés.

Propos recueillis par Yves Maerten.

Un peu de pub

Fervente militante à l'ADAV, animatrice des ateliers vélo de Lille, Élise nous présente les derniers bons plans pour s'informer sur l'écologie.

Hé oui, mon bon monsieur, la publicité a envahi nos vies ! Mais pour écrire ce papier, promis, je n'ai reçu aucune contrepartie financière !

À suivre : Depuis fin 2006, l'association **Virage-Énergie Nord - Pas de Calais** travaille à l'élaboration d'un scénario régional visant la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre et le non-remplacement des réacteurs nucléaires situés à Gravelines. L'étude sera présentée les 29, 30 et 31 janvier 2008 aux Assises nationales de l'énergie à Dunkerque. Il y est notamment question du transport : quelles sont les nuisances en région, le coût de ces pollutions, etc. On notera l'encouragement à l'intermodalité et l'opposition à tout développement des modes polluants.

Pour en savoir plus : <http://www.virage-energie-npdc.org> ou rendez-vous aux assises de l'énergie.

Par ailleurs, si l'hiver ne vous donne pas envie de sortir votre vélo le week-end, je me permets de vous conseiller quelques émissions de radio. En attendant vos réponses pour d'autres bons plans.

Terre à terre

Par Ruth Stégassy - le samedi de 7h05 à 8h : "Le magazine de l'environnement" (France Culture)

Constat : En quelques années, les questions d'environnement sont arrivées sur le devant de la scène. On est désormais bien au-delà de la simple "défense de la nature". L'air, l'eau sont touchés ; les secteurs agricole et industriel, la politique, le commerce, la recherche, les relations internationales sont concernés, secoués par des crises qui vont en s'amplifiant.

La prise de conscience ne s'est pas faite sans douleur. Annonces catastrophistes des uns, dénis volontairement aveugles des autres, on a pu se sentir dépassés, manipulés, incapables de faire la part des choses, en manque d'informations fiables.

Projet : Faire le lien entre les informations qu'on reçoit de partout ; tisser un réseau entre tous ceux qui, en France et à l'étranger, sont dans la recherche active, expérimentent des solutions ; resituer chaque question dans un contexte, prendre assez de recul pour voir comment elle a évolué sur dix ou quinze ans dans son traitement comme dans l'opinion ; être à l'affût des initiatives locales, qu'elles émanent de particuliers, d'associations ou de collectivités territoriales ; savoir ce qui se fait à l'étranger et être un relais des expériences réussies ; chercher à confronter sans tomber dans la polémique... Ce magazine veut avant tout désamorcer la dramatisation pour permettre la réflexion.

CO2 Mon Amour

Par Denis Cheissoux - le samedi de 14h03 à 15h (France Inter)

« Protéger l'environnement coûtera cher, ne pas le protéger coûtera très cher » (Kofi Anan)

Grande promotion sur la planète ! Tout doit disparaître... L'eau propre, l'air pur, les énergies fossiles, le chant des oiseaux, les forêts tropicales, les semences paysannes... Stop ! Peu de monde aujourd'hui réalise, croit que l'écologie est un chantier dont dépend la survie de l'humanité. L'homme saura-t-il prendre le virage de l'environnement qui s'impose à lui et se contraindre à un minimum d'humilité ?



« Par ailleurs, si l'hiver ne vous donne pas envie de sortir votre vélo le week-end, je me permets de vous conseiller quelques émissions de radio. »

L'environnement, au cœur de la santé publique, n'est pas une mode mais une nécessité, une contrainte évidente qui peut, comme en économie, se vivre comme un défi à relever.

L'émission pourrait s'appeler « La croisée des chemins ». CO2 mon amour accompagne, rencontre, questionne, réagit, agace, dérange, rugit, donne envie, met en avant les initiatives... Bref, parle d'avenir.

Scientifiques, philosophes, professeurs, médecins, naturalistes, associatifs, jeunes, apportent leur contribution au débat.

Autour de Denis Cheissoux, une équipe de convaincus : Jean Marie Pelt, Nathalie Fontrel, Jean-Pierre Raffin. Mais aussi des reportages, du grand air, des gestes écologiques, les métiers de l'environnement, la minute de Jean-Louis Etienne, de Thierry Kazazian, éco designer...

Au détour du monde

Par Sandrine Mercier - le dimanche de 16h02 à 17h (France Inter)

Partir en vacances sans mettre sa conscience en vacances... Devenu massif, le tourisme provoque des dommages sur les populations et les paysages. Ainsi Sandrine et son équipe vont vous faire connaître chaque dimanche d'autres façons de voyager pour limiter les dégâts, alliant rêve, journalisme, conseils pratiques. Le tout sous le maître mot de l'évasion et de l'éthique.

Le reportage : observer les baleines sur le Saint-Laurent au Québec, découvrir Venise loin du flot touristique, rencontrer les Dogons au Mali, passer un week-end à Budapest. Notre reporter y est allé : il vous donne ses impressions, des anecdotes, un souvenir et ses conseils pratiques.

L'actualité du monde du voyage : décrypter les enjeux économiques, sociaux et politiques de la 1ère industrie du monde. Les tendances du marché, l'envers du décor avec des professionnels du

secteur, des écrivains, des voyageurs ou des journalistes (l'explosion des guides de voyages. Faut-il voyager dans les pays sous dictature ? L'apparition des congés solidaires...).

Appel du bout du monde, 5 minutes de décalage horaire avec un voyageur qui donne en direct des nouvelles de son périple.

Élise Défossez

Brèves :

Garantie à mort

Lors de l'un de mes déplacements à Lille, mon attention s'est portée sur l'autocollant présent sur la vitre d'une voiture. En voici l'inscription « Voiture garantie 3 ans ».

C'est grâce à tous ces véhicules garantis un certain temps que notre planète risque de ne plus être garantie viable pour les générations futures. C'est sûr, les automobilistes ne voient pas beaucoup plus loin que le bout de leur capot.

Dark Vador

A contre-courant

Plus de 100 contre-sens cyclable sur la métropole et pas un seul à Mons en Barroel. Une conclusion s'impose : il n'est pas très efficace, le correspondant local de l'ADAV. Il va falloir le remplacer.

Le tire-au-flanc : Jean Dewavrin

Dans l'air du temps

Pour ceux qui ont la chance d'avoir un boulot : travailler un tout petit peu plus pour adhérer à l'ADAV !

J.D.

Le Vélo'v ou la vie ?

Le succès récent du Véli'b à Paris a fait oublié que quelques mois auparavant un système similaire de vélo en libre-service était mis en place à Lyon : le Vélo'v. Un citoyen, dont nous garderons le nom secret, a voulu tester ce nouveau mode de déplacement.

M. X habite depuis plusieurs années dans le 4ème arrondissement de Lyon et travaille dans le 2ème dans ce qui forme une presqu'île entre le Rhône et la Saône. Au départ M. X n'a rien de ce qu'on pourrait appeler un écologiste, mais subissant régulièrement les assauts du discours ambiant faisant état de dérèglements climatiques, de pollution de l'air, de diminution de la biodiversité et autres, il se dit que finalement lui aussi pourrait participer à sauvegarder sa planète et agir comme un citoyen responsable. Après tout, l'heure quotidienne d'embouteillage qu'il passe au volant de sa voiture n'est peut-être pas une fatalité. Un beau jour (non, en fait il ne faisait pas beau ce jour-là), M. X se décide et se lance dans la grande aventure du cyclisme urbain. M. X va partir au travail en Vélo'v. Il est 8h00, M. X prévoit large pour être arrivé à son bureau à 9h00.

Armé de sa carte bleue, il se retrouve rapidement devant une station lui permettant de s'abonner et de retirer un vélo. Tout se passe bien pour l'instant, il

opte pour une carte courte durée lui revenant à seulement 1 € pour 7 jours. M. X choisit son vélo, le numéro 7, et se dirige vers celui-ci. Il a beau tirer dessus, rien ne bouge. Le vélo 7 reste solidement attaché à sa borne. Il retourne à la station, recommence l'opération, revient vers le vélo, retire dessus, s'aide de son pied, essaye de pousser par devant, rien n'y fait, le vélo reste stoïquement lié à sa borne. Tant pis, essayons le numéro 8. En effet, celui-là moins revêché se laisse faire et bientôt M. X démarre. Ses souvenirs de cyclistes ont beau être lointains, il trouve ce vélo peu réactif à son pédalage. Ça n'avance même pas du tout. Un coup d'œil rapide à la machine lui fait prendre conscience que la chaîne est déraillée. Un peu honteux de s'être fait avoir, il retourne poser son vélo à la station. Evitant le numéro 7, il se rend vite compte que le dernier vélo est crevé. Il ne lui reste plus qu'à se rendre à la station la plus proche sur sa route. Il descend donc la longue côte du 1er arrondissement. Station 1023 : des vélos sont

garés, mais aucun n'est disponible. Station 1024 : plus qu'un seul vélo crevé. Station 1013 : l'écran tactile est cassé. M. X commence à perdre son calme. Voilà une demi-heure qu'il marche, ses pieds, sous-entraînés, lui font mal. La sueur colle sa chemise à son corps. Pourquoi, mais pourquoi s'être embarqué dans cette galère ? Quel besoin avait-il de changer ses habi-

tudes ? Quatrième station, après avoir attendu 10 minutes que les badauds le précédant, arrivés à leurs fins, il se retrouve enfin sur un vélo en état de marche. Tout n'a pas l'air parfait mais le voilà parti.

Son inexpérience ne l'aide pas. Frôlé par les voitures, arrêté par les piétons, hésitant entre trottoir et chaussée, ratant les entrées d'aménagements cyclables, M. X peste, grogne et gueule carrément quand la pluie commence à tomber. Une petite pluie fine et régulière qui lui rend la tâche encore plus difficile. Arrivant finalement à proximité de son lieu de travail, il se met en quête d'une station pour raccrocher son vélo. Une première est complète, une deuxième également. A la troisième il reste une place libre. Voyant un vélo arriver au loin, M. X accélère pour conquérir la place. Voilà c'est fait, l'autre se débrouillera. Il est 9 heures 05. Partant au pas de course vers son bureau, il bout intérieurement. Ses habits mouillés, ses lunettes pleines de buée, son retard inhabituel. Il craint les remarques moqueuses de ses collègues. Il se sent capable d'aligner le premier qu'il croisera. Il opte donc pour un repli stratégique vers l'entrée de service pour être, au plus vite, assis à son bureau sans risquer de croiser quelqu'un.

M. X arrive à retrouver son flegme pendant la journée. Il relativise sa mauvaise expérience du matin. Après tout, ce doit être un coup à prendre, trouver sa place dans la circulation, repérer les pistes cyclables et les itinéraires plus agréables. Les quais sont-ils la solution ? On doit pouvoir trouver un peu de tranquillité par là.

Il est 18h00, M. X est confiant quand il arrive devant la station 2004. Il fait passer sa carte

devant le lecteur. Une inscription s'affiche : " un vélo est encore en cours de location avec cet abonnement ". D'abord il ne comprend pas, peut-être un problème informatique. Il repasse sa carte, même chose. M. X est pris d'une rage soudaine. Le vélo déposé ce matin n'a visiblement pas été enregistré. La location court toujours. Il a envie de démolir cette station avec ses propres mains pour retrouver son calme. Quelqu'un derrière lui, lui fait savoir qu'il y a un numéro Vert à appeler en cas de problème. Expliquant son cas au téléphone, M. X comprend vite qu'il n'aura pas gain de cause face à l'opérateur borné.

"- Vous connaissez le numéro de la station ?

- Ben, non je ne suis plus du tout à la même station, c'était ce matin, et...

- Vous avez entendu un bip quand vous avez raccroché le vélo, le voyant était bien vert ?

- Heu, non, je ne sais pas, j'étais pressé.

- Donc si le vélo n'a pas été bien raccroché, il a pu être volé depuis.

- Mais puisque je vous dis que je l'ai raccroché.

- Non, il n'est pas raccroché, puisqu'une location est toujours en cours, il est donc considéré comme volé.

- Mais...

- Une caution de 150 € sera débitée sur votre compte.

- Mais, non, je ne suis pas d'accord...

- Il n'y a pas le choix, estimez-vous heureux, un Vélo'v coûte beaucoup plus cher que ça.

- Mais comment je fais alors ?

- Reprenez une autre carte."

Abattu, dépité, M. X se plie au conseil donné. Il reprend une autre carte et part le long d'un quai. Son vélo n'a pas de lumière. Il heurte un passant qu'il n'avait pas vu. M. X est hagard, il ne



"...il se retrouve rapidement devant une station lui permettant de s'abonner et de retirer un vélo."

répond pas aux insultes et poursuit son chemin. Au moins sur celui-ci, pas de voitures. Il peut rouler tranquillement. Il roule longtemps, le froid de ce mois de décembre le glace. Il n'a pas prévu de gants ni d'écharpe. Le chemin en dur se transforme en chemin stabilisé. Il n'y prête pas garde, il continue. La pluie se remet à tomber. Il lui faut résister, continuer. Rentrer chez lui est son unique but, peu importe les difficultés. Mais finalement M. X relève la tête, il s'interroge. Pourquoi ce chemin est-il si long, pourquoi ne croise-t-il plus de ponts, pourquoi du gravier en pleine ville ? Lentement l'idée s'insinue dans son cerveau embrouillé. Il ne suit pas

le bon fleuve. Là, à côté de lui, c'est le Rhône, alors qu'il aurait dû suivre la Saône. Tout ce chemin pour rien, ce froid enduré, la pluie subie. Tout ça pour rien. Il faut faire demi tour. Et ce vélo sans lumière qui se met à sonner. Qu'est-ce que cela signifie ? Puis, tout à coup, M. X chute lourdement sur le sol piégeur. En se relevant, il sent qu'il a mal au coude. Il regarde, son manteau est déchiré. Il doit saigner en dessous. Il redresse le vélo. Le guidon est complètement tordu et il ne semble plus rouler correctement. La roue avant est crevée. M. X d'ordinaire si calme, si retenu, n'osant pas élever la voix, s'excusant quand il est bousculé,

perd tout contrôle. Quelque chose s'est brisé en lui. Il est arrivé à un point de non retour. N'écoutant plus sa raison, il se saisit du Vélo'v, le brandit au-dessus de lui et le jette

dans le fleuve qui l'emporte avec lui pour toujours.

Epilogue :

Au final, deux cautions de 150 € lui ont été débitées. Mais le désagrément matériel était peu comparé au préjudice psychologique. M. X mit du temps à se remettre de cet épisode. Pendant plusieurs semaines, il fit de nombreux détours pour éviter les stations de Vélo'v, qui lui apparaissaient comme des lieux maléfiques. Entre le Vélo'v et la vie, M. X a choisi la vie.

Jean-Baptiste Boulange



"...il se saisit du Vélo'v, le brandit au-dessus de lui et le jette dans le fleuve..."

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

Lettres de 2089

Chère petite sœur.

Ça y est, nous sommes enfin arrivés à destination.

Notre voyage a été très agréable et nous avons vu mille et une choses qui dépassent l'entendement dont je te joins quelques clichés.

Pour l'instant les enfants dorment, exténués par ces pérégrinations.

Je t'écris à nouveau dès que possible.

Patrick Héson

Loo adorée,

Il vient d'y avoir un orage ionique. Je suis sûr que tu te serais restée cachée sous la couverture tellement ça "craquait" ! Les nuages sont d'abord passés du bleu au vert avant de crépiter comme les feux d'artifices de notre enfance.

En plus, cela nous a permis de recharger les batteries de nos esquifs.

Pour les gens entraperçus, je t'en parlerai dans une prochaine missive, je n'en ai pas le temps maintenant.

Les enfants te couvrent de baisers.

Ton Frangin.

Ma sœur préférée,

Je t'avais promis de parler des habitants de ce monde. Leurs croyances tournent la plupart du temps autour de la magie, des oracles et de la sorcellerie.

Figure-toi qu'ils n'avaient jamais vu de vélos solaires avant les nôtres !

Et qu'ils s'imaginaient même que nous avions traversé la galaxie en aéronefs comme ceux dont leurs ancêtres parlaient.

Comment n'ont-ils jamais pu entendre parler de la fin des énergies fossiles sur Terre qui a poussé les humains à quitter leur monde afin d'explorer la Voie Lactée ?

La dernière goutte de pétrole terrestre a été extraite le 10 octobre 2013, c'est mon épouse Haetailé qui se souvient de la date apprise à l'école.

D'ici ton prochain appareillage, reçois des gros baisers de nous tous.

9.9.2089

Salut frérot !

Ici tout continue comme avant votre départ, même si les prix continuent leur lente ascension. Je me suis amusée à faire le calcul ; Il faudrait maintenant travailler 35 heures avec un salaire moyen pour se payer de quoi aller faire ses courses en voiture au bout de la rue !

Tu aurais pu aussi me décrire quelques-unes de tes rencontres.

Il faut que je file à la distribution hebdomadaire d'eau, je te laisse.

À bientôt.

Loolie

Mon Héson attiré,

Dire que tu pleurais dès que maman avait tourné le coin de la rue quand tu étais petit !

Te voilà maintenant à aller "hardiment où personne n'a jamais été auparavant".

Et en plus sans contaminer quoique ce soit, papa aurait été fier de toi !

Pour ce qui est de la pollution, ici c'est toujours pareil.

Pourtant, notre souverain nous avait annoncé des mesures radicales. Se rend-il compte que ce sont nos grands parents qui auraient dû le faire dès la fin du siècle précédent ?

Richard Matte, mon époux bien aimé, se joint à moi pour vous embrasser.



Patrick Eillum

Le vélo en ville : inadapté ou salubre ?

Par Christophe Castano, psychosociologue, chargé d'études à l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique, Comité régional Nord-Pas de Calais.

L'explosion de la voiture en ville il y a 40 ans nous avait rapidement fait oublier le temps où l'on partait de bon matin sur les chemins à bicyclette. Et si le vélo fait son retour aujourd'hui dans les villes, il faut pourtant constater de très nombreux reproches : inconfortable, insalubre, insécure... Que faut-il en penser ? Pédaler en ville est-il plutôt un facteur d'amélioration ou de dégradation de sa qualité de vie ? Passons en revue certaines méconnaissances ou idées reçues à partir de données et analyses récentes.

“ Avec cette pollution, c'est mauvais pour la santé ”

Les cyclistes connaissent bien ces bouffées de gaz d'échappement qu'on peut inhaler, surtout derrière un bus ou un camion. Mais il faut toutefois relativiser l'effet sur la santé. Différentes études ont en effet déjà montré que le cycliste est deux à trois fois moins exposé aux polluants que l'automobiliste (voir tableau ci-après). La pollution se concentre au ras du sol, or les cyclistes sont au-dessus des voitures. De plus, dans les embouteillages, les automobilistes sont exposés plus longtemps à la pollution que les cyclistes qui les traversent. La vitesse des voitures allant en s'abaissant en ville, et les normes d'émission des voitures étant de plus en plus sévères, il y a des raisons de penser que la situation devrait s'améliorer pour les cyclistes dans

les années à venir.

Mais pour autant, le vélo est-il bon pour la santé ? Praticqué régulièrement, il apporte les mêmes bienfaits que toute activité physique de base recommandée: développement de la force et de la résistance des muscles, développement des muscles respiratoires, diminution des risques de maladies cardio-vasculaires, diminution du risque d'obésité et du risque d'ostéoporose, amélioration de la tolérance au glucose et même des effets psychologiques (diminution de l'anxiété, augmentation de la confiance et de l'estime de soi... (2) Le temps moyen d'un déplacement aller-retour en France étant proche d'une demi-heure, le cycliste peut donc tout à fait réaliser son quota quotidien d'activité physique nécessaire à sa bonne santé. En réalité, pratiquer le vélo



Les déplacements à vélo représentent 4% des déplacements en France.

	Voiture	Vélo
CO (mg.m-3)	14.1	5.9
NO (µg.m-3)	837	291
NO2 (µg.m-3)	188	76
Benzène (µg.m-3)	80	40
Fumées noires (µg.m-3)	385	141

Moyenne horaire maximale des niveaux d'exposition à 5 polluants pour les cyclistes et automobilistes en région parisienne - 1996-1998. (1)

est meilleur pour la santé que ne pas pratiquer (voir encart ci-dessous).

"Le risque d'accident est trop élevé"

Les données les plus récentes montrent que les déplacements à vélo représentent 4% des déplacements en France, pour 4% des blessés graves et 4% des tués dans un accident de la route. (3) Le risque d'accident du cycliste est équivalent à celui du piéton. On comprend donc, par contre, les risques d'accident pour les 2 roues motorisées seraient jusqu'à vingt fois supérieurs au risque d'accident à vélo. De même, selon des études menées au niveau européen, la probabilité d'un accident grave (traumatisme crânien, décès) est moins élevée pour les cyclistes que pour les piétons ou les motocyclistes (4). A partir de ce constat, on comprend qu'il est inutile de rendre obligatoire le port du casque pour le cycliste, à moins d'en faire de même pour les piétons... Par contre, le port du casque est utile pour les populations vulnérables (les plus jeunes et les plus âgées). Il faut savoir que le risque d'accident grave à vélo s'élève en condition de visibilité réduite, sur des routes à circulation rapide, aux intersections et concerne les plus jeunes et les plus âgés (5).

On ne peut donc nier que le risque d'accident existe, mais il faut aussi noter une forte tendance à le surestimer. Nous ne rentrerons pas ici dans les explications possibles à ce sentiment tenace d'insécurité. Mais notons que certaines expérimentations actuelles en matière d'aménagement cyclable ne sont pas toujours de nature à rassurer les usagers potentiels. C'est le cas par exemple des bandes cyclables permettant de circuler en sens contraire des voitures. Le risque est perçu comme très élevé par ceux qui n'utilisent pas le vélo, et pourtant, les données disponibles montrent qu'au contraire ce dispositif ferait diminuer le nombre d'accident. De plus, les cyclistes apprécient le contresens (par exemple, 89% des cyclistes parisiens interrogés en 2005 estiment que c'est une bonne ou très bonne idée (6).

"L'augmentation des cyclistes fera augmenter le nombre d'accidents"

Le système de vélo en libre-service développé à Lyon depuis deux ans a permis une augmentation de 80% des déplacements à vélo. Et pourtant, le risque d'accident rapporté au nombre de déplacements à vélo est 1,7 fois plus faible qu'avant le démarrage de ce système.

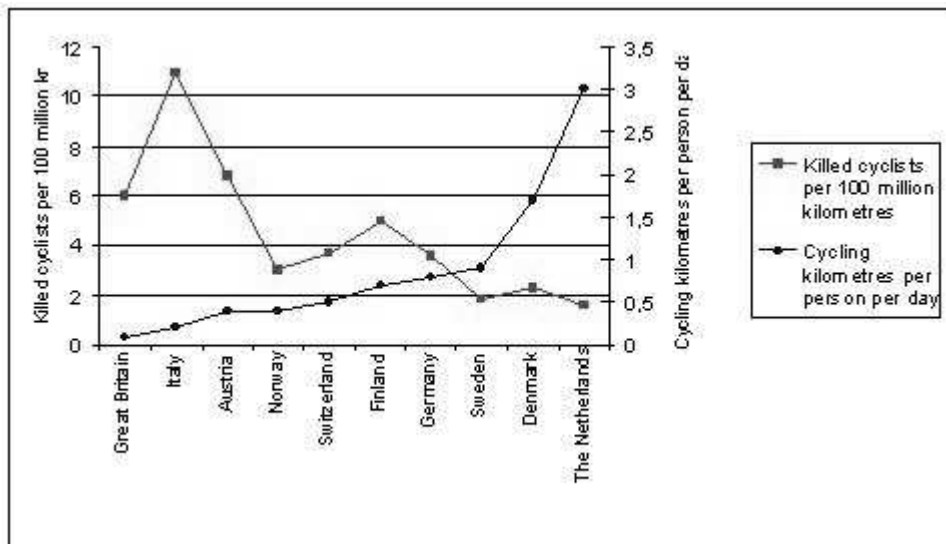
En fait, dans les pays où les déplacements à vélo sont rares, les accidents sont nombreux,

Pour sa santé, mieux vaut pratiquer le vélo

"Docteur Mayer Hillman, de l'Institut d'Etudes Politiques, un "think-tank" anglais, a publié une série d'articles sur le vélo et la santé (7). Il a calculé que les années de vie gagnées en faisant du vélo l'emportent sur les années de vie perdues dans les accidents par 20 contre 1 - et ce dans un pays avec un taux élevé d'accidents graves chez les cyclistes. Les chiffres anglais montrent aussi que ceux qui pédalent vivent plus longtemps et sont en meilleure santé que ceux qui ne pédalent pas.

La Fédération des Cyclistes Danois a mené des travaux similaires (11). Sur la base d'une étude médicale, elle a calculé que 5 millions de danois, pédalant en moyenne 3 km/jour, engrangent 40 000 années de vie en plus, tandis que l'on compte en moyenne 80 cyclistes danois qui meurent dans un accident de circulation chaque année. Etant donné que l'espérance de vie est de 70 ans, si l'on prend en compte l'âge moyen des cyclistes tués, on obtient une perte de 3 500 années. En soustrayant du gain cette perte, on peut voir que les Danois gagnent un total net de 36 500 années de vie."

Extraits traduits du rapport de l'European Cyclists' Federation (8)



Relation entre le nombre de kilomètres parcourus en vélo par personne et par jour et le nombre de cyclistes tués pour 100 millions de Km parcourus (la France se situait entre l'Italie et l'Autriche à cette époque) (9)

alors que c'est le contraire dans les pays où les déplacements à vélo sont nombreux (voir graphique ci-dessus). Ce constat illustre l'importance des habitudes culturelles pour la sécurisation des déplacements urbains. Il faut un temps assez court pour que les cyclistes novices apprennent à être attentifs à leur environnement et pour que les automobilistes s'adaptent à ce changement (régulation de la vitesse, attention accrue...).

"Les cyclistes roulent n'importe comment en ville"

Absence de lumière la nuit, circulation sur les trottoirs, feux brûlés... Tout le monde a déjà vu des cyclistes s'affranchir du code de la route. Et c'est d'ailleurs souvent eux qui payent en premier ces négligences puisque leur responsabilité est en effet engagée dans 36% des accidents les impliquant en France. Mais gardons aussi à l'esprit les difficultés auxquelles ils doivent se confronter en ville : des voitures et des bus qui les serrent à droite, des obstacles divers au sol, des piétons et des portes qui surgissent de nulle part, des voitures garées sur les bandes cyclables... Rouler en vélo nécessite

plus de concentration et d'attention qu'en voiture, la vulnérabilité perçue et effective du cycliste étant bien plus importante que celle de l'automobiliste. Sa position en ville est plus proche de celle du piéton que de celle de l'automobiliste ou du motard. Autant de contraintes de nature à stresser le cycliste. Il peut donc arriver qu'il soit parfois irrité, nerveux et qu'il choisisse d'oublier les règles habituelles du code de la route, pour se défouler... ou pour se protéger, la différence n'étant pas toujours évidente.

Face aux inadaptations du code de la route, plusieurs associations de vélo préconisent l'adoption d'un code de la rue, sur le modèle engagé en Belgique depuis 2004 (10). Ce code impose une obligation de prudence du plus fort envers le plus faible. Il comprend une série de réglementations et d'aménagements visant à diminuer les comportements agressifs sur la voirie (renforcer la facilité et la convivialité des déplacements doux, assurer un partage plus équilibré de la voie publique...)

"Malgré tous ces aménagements cyclables, il n'y a pas plus de cyclistes"

Alors pourquoi les

construire et gêner les automobilistes dans le même temps ? Rajoutent même ces détracteurs du vélo. Les dernières statistiques montrent que les cyclistes augmentent dans quasiment toutes les villes françaises, même s'il s'agit souvent d'un phénomène localisé en ville-centre, où se concentrent les aménagements cyclables et comprenant des vitesses de voitures réduites. C'est par exemple le cas sur la métropole lilloise puisqu'on enregistre une chute globale de 21% des déplacements à vélo, tandis que sur Lille même, on assiste

La pratique ne peut pas exprimer la demande et l'offre doit précéder la demande.

à une augmentation de 39% (11).

Précisons par ailleurs que la première cause des embouteillages en ville est le volume trop important de voitures en circulation. Et les récents aménagements de voirie en faveur des modes doux ont souvent été décidés pour cette raison notamment. Le développement du vélo et du bus constitue donc une réponse et non une cause des embouteillages. Enfin, de nombreux sondages montrent que les français sont majoritairement favorables au développement du vélo en ville. A la lumière de tous ces éléments, on peut en conclure à l'instar d'Héran (12) que "la pratique ne peut pas exprimer la demande" et que "l'offre doit précéder la demande".

Alors, soyons patients. Il faut quelques années pour que les changements culturels salutaires s'opèrent. Le grand succès des vélos en libre-service (13) prouve que les français aiment pédaler et qu'ils ont des moyens de lutter contre la pollution de l'air et le changement climatique.

Notes et références

- (1) Derbez, M., Mosqueron, L. & Nedellec, V. (2001). Quelles sont les expositions humaines à la pollution atmosphérique ? Programme Primequal-Predit 1995-2000. Ed. La Documentation Française.
- (2) Bouvier, P. (1992). Le vélo et la santé : un bilan positif !, Vélo Forum International pour la planification des aménagements cyclables, Genève, 1-3 octobre 1992.
- (3) selon des études du CERTU et de l'ONISR, visibles sur le site de la fubicy : www.fubicy.org/
- (4) ECF (1998). Improving Bicycle Safety, Official position of the European Cyclists' Federation. http://www.fiab-onlus.it/andare/helm_gb.doc
- (5) Carré, J.-R. (1995). La bicyclette : un mode de déplacement méconnu dans ses risques comme dans son usage, RTS, 49.
- (6) résultats d'enquêtes menées auprès de cyclistes parisiens : http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=7120
- (7) Hillman, M. (1992). Cycling: Towards Health and Safety, British Medical Association.
- (8) DMT (1988). Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan, a white paper from the Danish Commission on Traffic Safety, Danish Ministry of Traffic.
- (9) Hydén, C., Nilsson, A. & Risser, R. (1998). WALCYNG - How to enhance WALking and CYcling instead of shorter car trips and to make these modes safer, final report, in: Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, Bulletin 165.
- (10) <http://velobuc.free.fr/codedelarue.html>
- (11) Rapport d'enquête 2006 sur les déplacements des habitants de Lille Métropole
- (12) Héran, F. (2003b). Les modes non motorisés : marche et vélo. Intervention DESS Territoires Transport Environnement.
- (13) Après Paris et Lyon, place à Marseille, Toulouse, Besançon, Dijon, Mulhouse, Caen, Nantes, Perpignan...

Activité de l'antenne ADAV de Béthune 2006/2007

En mai 2006, l'antenne de l'ADAV de Béthune a pris contact avec la mairie de Béthune pour lui demander des aménagements cyclables. L'accueil du maire a été favorable, puisqu'il nous a invités à prendre contact avec Serge Pachéka, son adjoint aux travaux.

Depuis, 6 réunions du GTV (Groupe Travail Vélo) ont eu lieu avec l'aide très professionnelle de nos permanents lillois, Michel Anceau et Fanny Steinmetz, qui a maintenant quitté l'ADAV.

Au cours de ces réunions nous avons plus particulièrement demandé l'installation d'arceaux pour attacher les vélos dans les principaux emplacements de la ville et la création de double sens cyclables.



Au printemps 2007, une des réunions s'est poursuivie par un parcours en ville et en vélo, afin de repérer d'une façon globale, les principaux aménagements possibles. Puis, un repérage précis s'est fait sur le terrain avec Patrick Burgalat, technicien travaux de la ville, durant une matinée pour prendre en photo les 53 emplacements retenus pour installer les arceaux, puis une autre demi-journée pour les aménagements de 12 rues à double sens cyclable, les rues Legillon, d'Annezin, du Pont des dames, Benoîte Vincent, de l'Université, Edouard Herriot, Rue Prévost, Rue Hurbiez, Rue Astrid, Rue de Verdun, Rue du Perroy, Rue Buridan.

Malgré plusieurs reports de travaux, comme quoi il ne faut pas confondre GTV et TGV, la réalisation de ceux-ci est entrée dans une phase active depuis octobre 2007.

Le premier double sens cyclable vient d'être réalisé rue Legillon à la suite de la réfection complète de la chaussée et concertation sur le terrain pour figoler cet aménagement.

L'ADAV a inauguré ce premier contresens le samedi 10 novembre en présence de Serge Pachéka et de la presse locale et a sensibilisé les automobilistes de passage, dont le maire ! L'accueil a été très favorable, sauf un automobiliste ronchon "ce que vous faites c'est dangereux !"

Sa femme à côté de lui osant ajouter "moi, ça m'arrive de prendre les sens interdits quand je suis en vélo....."

le feu étant passé au vert, je n'ai pas eu droit à la suite de la conversation que je n'ose pas imaginer. Les premiers arceaux sont également mis en place. Ceux du centre ville le seront un peu plus tard car ils doivent être approuvés par l'architecte des bâtiments de France. Nous avons donné nos directives techniques sur le sujet, laissant le choix du matériau et de la couleur. Il nous a fallu être très opiniâtres pour que les angles vifs soient, en principe, remplacés par des tubes arrondis, comme quoi les architectes ne sont pas forcément soucieux de la sécurité des citoyens et on le constate malheureusement dans la mise en place de nombreux potelets à angle vifs ou trop bas.

En parallèle, l'antenne béthunoise de l'ADAV s'est mise en place par le bouche à oreille, le panier de mon vélo étant toujours

approvisionné en dépliants de l'ADAV distribués à bon escient à la sortie d'un commerce ou lors d'une rencontre inopinée. Le "mail à mail" a aussi fonctionné. Nous sommes maintenant une bonne vingtaine.

Cette antenne s'est réunie à quatre reprises pour accompagner et proposer des actions à mettre en place.

Des contacts ont été pris avec les journaux locaux, la Voix du Nord, l'Avenir de l'Artois et Nord-Eclair qui ont relayé les actions entreprises, par des annonces et des reportages.

Nous avons participé à la semaine sécurité routière le jeudi 18 octobre par deux actions.

La première en tenant un stand lors du forum organisé par la sous-préfecture sur la place de Gaulle. Grâce au camion gracieusement prêté (me ferez-vous grâce de cette expression pas très gracieuse?) par les transports Serien, avec l'aide de Xavier Beaugrand, Patrice Maillard et le soutien de François Wiel et Noël Luthun, nous avons pu faire prendre conscience aux écoliers et collégiens, qui se sont succédé tout au long de la journée dans le poste de conduite du camion, que les angles morts existaient bien, puisqu'il ne voyaient pas leurs camarades répartis tout autour du camion. Rien ne vaut des travaux pratiques pour faire passer un concept qui peut paraître un peu abstrait sur le papier. Même moi, je me méfie plus des camionnettes et autobus



Distribution des écarteurs de danger dans le centre ville

depuis cette journée. Alors, si ce conseil ne vous convainc pas tout à fait, je vous en prie, montez dans un camion, même s'il reste à l'arrêt, pour découvrir l'univers très limité du chauffeur.

La deuxième par la tenue d'un stand en centre ville, le même jour en fin d'après-midi, où nous avons vendu "gratuitement" plus de 40 écarteurs de danger aux passants cyclistes, la plupart ayant été informés au préalable par la presse. Patrice a même créé son "Patrice minute" en installant directement une petite dizaine. Il fallait voir le sourire de ces dames en repartant.

La Ville a organisé en partenariat avec nous, une réunion publique "faire du vélo à Béthune", annoncée par des tracts toutes boîtes aux lettres et par des affiches abribus. Celle-ci, présidée par le maire, et en présence de Benoît Cousin, notre pré-



Affiche "osez le vélo" mise en place par la ville sur les abribus et panneaux d'affichage.

sident et Michel Anceau, directeur de l'ADAV a réuni une soixantaine de personnes qui ont participé aux débats et fait des remarques pertinentes sur des choses à améliorer. Cette réunion se clôtura par un pot de l'amitié qui permet de continuer les échanges.

Trois étudiants de l'Université d'Artois, dans le cadre d'une conduite de projet ont fait un travail

d'enquête auprès de 1000 étudiants en février 2007. Les 250 réponses reçues ont montré que 6 % déclaraient utiliser le vélo pour aller à l'Université, mais qu'il y avait un potentiel de 20 %, soit 400 cyclistes supplémentaires si les aménagements adéquats (lieux de dépôts sûrs ; à l'université et au domicile), itinéraires sécurisés et location longue durée - ce dernier point particulièrement plébiscité

par les étudiants étrangers.

Voilà décrits les 18 premiers mois de fonctionnement de bonne concertation avec la ville et avec un groupe d'adhérents et sympathisants qui ne fait que grossir. Il n'y a plus qu'à continuer à pédaler.

Daniel Dourlens,
animateur de l'antenne de Béthune de l'ADAV



Robert van Rijn et Xavier Beaugrand lors de l'inauguration du double sens de la rue Legillon à Béthune.

••••• **Aller en vélo au CHRU : cyclistes montrez-vous !**

Le groupe " aller en vélo au CHRU " comporte maintenant une soixantaine de membres, médecins, infirmiers, cadres, laborantins, enseignants, bénévoles... Le fonctionnement du groupe se veut le moins contraignant possible pour ses membres : courriels ou courriers réguliers sur l'avancée des demandes et des réalisations avec possibilité pour chacun de répondre à tous pour animer le débat, quelques réunions sur l'année, et une matinée de tour du site du CHRU afin de recenser les aménagements routiers cyclables nécessaires.

Les responsables du CHR et de la faculté ont été rencontrés pour leur signaler le problème des vols de vélos qui empoisonnent la vie des cyclistes du CHRU et leur réclamer :

- la pose d'arceaux cyclables antivols devant chaque entrée de bâtiment à la place du matériel actuel, obsolète et mal situé (pincés roue au milieu des parkings autos...); le cahier des charges de l'ADAV pour les arceaux leur a été transmis.
- la mise à disposition d'un lieu sécurisé pour les vélos dans chaque bâtiment.

Malheureusement, les demandes ont peu abouti jusqu'à maintenant : un local sécurisé pour les vélos dans le nouveau bâtiment de biologie et un dans l'hôpital cardiologique, et c'est tout pour un site qui emploie ou forme plus de 24 000 personnes

Si plusieurs bâtiments du CHRU ont vu apparaître à leurs pieds ces dernières semaines des abris dévolus aux fumeurs, les arceaux cyclables tant attendus pour diminuer les vols n'arrivent pas... C'est un peu agaçant qu'un établissement de santé fasse preuve de plus d'empressement à encoura-

ger le tabagisme que l'effort physique pourtant si à la mode dans tous les programmes de prévention de santé !

Tout le problème vient sûrement du fait que les décideurs du site ne réalisent pas ni la demande actuelle (beaucoup de vélos sont invisibles car installés dans les bureaux faute de mieux quand leur propriétaire le peuvent), ni le potentiel de développement de l'usage du vélo pour venir au CHRU (8592 personnes parmi le personnel médical et non médical et les étudiants ont un lieu de résidence à quelques km du site : Lille, Loos, Wattignies, Haubourdin, Fâches-Thumesnil).

Quelle stratégie adopter ?

1) *faire exprimer la demande par tous* : chaque membre du groupe est invité à écrire à son directeur d'établissement et au responsable de la sécurité du CHRU pour réclamer une prévention des vols de vélos par les installations sus citées, le groupe est maintenant assez important pour couvrir tout le CHRU, un plan de courrier a été proposé mais sans lettre type pour l'instant sauf pour ceux qui le désirent ; nous pensons que les courriers

Un CHRU, c'est lourd à faire bouger mais nous avons tous les éléments en mains pour y arriver...

auront un meilleur impact qu'une pétition.

2) *le lobbying* : les membres du groupe commencent à réclamer les aménagements dans les différentes commissions : commission médicale d'établissement récemment, très bientôt "conseil d'expression" de la direction générale et probablement assez vite commission d'hygiène et de sécurité ; manquent encore des volontaires pour la faculté de médecine mais nous allons solliciter les universitaires du groupe.

Un CHRU, c'est lourd à faire bouger mais nous avons tous les éléments en mains pour y arriver... Il faut l'aide de toutes les personnes concernées, l'union fait la force : vous allez régulièrement au CHRU à vélo ou vous aimeriez bien le faire : rejoignez le groupe, vous connaissez quelqu'un dans cette situation : invitez le à rejoindre le groupe et transmettez-nous ces coordonnées soit à l'ADAV, soit au coordinateur du groupe (coquerelle.pascal@wanadoo.fr).

Voici les demandes d'aménagements recensées lors de la visite du site :

- accès école d'infirmières : laisser la sortie piétons

ouverte le week-end, et plus tard le soir, autoriser la sortie des vélos (à contresens) par la rue du Dr Schweitzer sur la rue Combemale (nécessité d'un aménagement par la communauté urbaine de l'accès du contre-sens sur la rue Combemale).

- *rue Combemale* : demande d'un contre-sens cyclable.

- *rue Jacques Malbernat* : demande de contre-sens.

- *rue Ghesquière* : passage piétons en regard des accès du CHRU, mise en place de bandes cyclables ou si pas la place, mise en "zone trente". Réalisation de contre-sens entre cet axe et la rue Saint Marcel (si largeur suffisante pour cohabitation).

- *rue Saint Marcel* : contresens en cohabitation si assez large.

- *rue Ambroise Paré* : piste cyclable, bidirectionnelle ou 2 uni-directionnelles si assez de place, création d'une traversée piétons et vélos en face de la faculté de médecine.

- *Place de Verdun* : coordination des feux : laisser autant de temps aux cyclistes qu'aux piétons pour traverser ! Actuellement les feux verts cyclistes sont plus brefs que les feux verts piétons sur le même axe.

- *rue Eugène Avinée* : bandes cyclables à continuer sur toute sa longueur. (c'est la rue qui passe devant la fac de médecine).

- *piste cyclable de l'avenue Beethoven* : réfection pour le sens Loos-Lille de la portion déformée par les racines.

Pascal Coquerelle

Mauvais présage

Ci-après un article de " La Voix du Nord "

"Vols de camion en série au CRT Sept camions dimanche, deux dans la nuit de lundi à mardi : les engins roulants sont la cible de voleurs que les transporteurs soupçonnent d'appartenir à " des mafias ".

Sept camions de 12 à 15 tonnes chez 59 Express boulevard du Petit-Quinquin, à Fretin, deux ensembles routiers à Forest-sur-Marque Avelin le lendemain.

Selon les professionnels, c'est la pénurie d'engins qui dope les vols de camions. Il faut actuellement jusqu'à 18 mois pour se faire livrer un nouveau véhicule."

Cet article m'inspire plusieurs réflexions :

1. Le nombre des camions en circulation va continuer d'augmenter et avec, l'insécurité des cyclistes : si vous ne l'avez pas encore fait, dépêchez-vous de lire la fiche n° 4 de l'ADAV.
2. Cette augmentation est en contradiction complète avec la notion de développement durable.
3. S'il est possible de voler assez facilement un camion, il doit être beaucoup plus difficile de voler une locomotive ou un wagon. Pour ma part, bien que conduisant des trains, je n'en ai jamais entendu parler. Reste à savoir pourquoi les transports permettant l'activité des mafias sont préférés à ceux qui ne le permettent pas. Y aurait-il des décideurs qui auraient de mauvaises fréquentations ? Le vol des camions augmentant l'activité de certains secteurs (assurances, constructeurs de poids-lourds, etc.) des décideurs auraient-ils des actions dans ces secteurs d'activités ? Bref, à qui profite le crime ?

Dark Vador

CORRESPONDANTS LOCAUX

Loos : ouverture des contresens imminente

Les contresens des rues Mirabeau et Brossolette sont terminés. Les autres contresens entre le quartier des Oliveaux et la rue de la République sont achevés ou en bonne voie de l'être. Ces différents aménagements ne sont pas encore ouverts aux cyclistes et il

reste juste à enlever les caches sur les panneaux de signalisation.

La séance de marquage de cadres contre le vol, pendant le marché, s'est très bien passée : excellente collaboration des services de la ville pour la préparer, 15 vélos gravés dont celui de M. le maire

et de l'adjoint au maire, président de la commission vélo...

Comme dans la plupart des municipalités il n'y a plus de groupe travail vélo pour cause de fin de mandat, laissons donc passer les élections avant de retourner à la charge...

Pascal Coquerelle

VALENCIENNES

Journée d'information section ADAV de Valenciennes

Dans le cadre de la semaine de la sécurité routière du 15 au 22 octobre la section de Valenciennes de l'ADAV a organisé le 15 octobre une matinée de sensibilisation des cyclistes sur les actions menées par l'association pour améliorer la circulation à vélo dans Valenciennes.

Placés à un endroit des plus stratégiques, nous avons interpellé au cours de cette matinée une cinquantaine de valeureux cyclistes afin de discuter sur les conditions de circulation dans la ville. Si, d'une façon unanime, tous disent qu'il est dangereux de circuler à vélo à Valenciennes, chacun écoute avec attention nos explications sur le rôle de l'ADAV auprès de la municipalité

Nous avons pu les informer que nous travaillons en parfaite coordination avec la municipalité et que la mise en place d'une commission vélo permet régulièrement d'exposer les problèmes et d'essayer de trouver des solutions.



Sensibilisation des cyclistes valenciennois

Pour ne citer que deux exemples, nous avons travaillé d'une part sur le projet d'aménagement de pistes cyclables dans le cadre de la réfection du bou-

levard Harpignies, d'autre part sur la mise en place de contre sens cyclables dans le centre ville.

Sur le point sécurité, nous avons distribué gratuitement aux cyclistes des écarteurs, dotés du sigle de notre association, ainsi que des dépliants rappelant les règles de bonne conduite à tenir à la fois par les automobilistes et par les cyclistes.

Chacun ayant été à l'écoute, nous espérons que cette matinée de sensibilisation nous ramènera quelques nouveaux adhérents.

C. Bridelance

Présents: C. Bridelance, A. Legrand et Sébastien



Au pont Jacob

Le Plan Vélo s'invite au conseil municipal

Le mercredi 17 décembre, lors du dernier conseil municipal de l'année, M. Dominique Riquet, Maire de Valenciennes, a présenté le Plan Vélo aux valenciennois.

La principale mesure de ces aménagements, étalés sur deux ans, est la mise en place d'une cinquantaine de rues en contre sens cyclables dans le centre ville, dès 2008.

L'ADAV par son travail, depuis plus d'un an, au sein de la commis-

sion vélo, aura fortement contribué à la réalisation de ce plan vélo, mais il reste encore beaucoup à faire dans cette ville et surtout dans l'agglomération valenciennoise.

Merci pour leur soutien aux salariés de l'association : Fanny, Michel, Sébastien, et bienvenue à Sabine qui nous a déjà rendu visite à Valenciennes.

A. Legrand

Le correspondant local

Deux-roues : sale temps dans les Weppes

Au revoir Lucas.

Vendredi 16 novembre, de retour d'internat, Lucas d'Erquinghem-le-Sec, se rend en cyclomoteur chez son ami qui habite Santes. Il emprunte le CD 207 dévié -bien obligé depuis que la mise à deux fois deux voies de la RN 41 a coupé l'ancienne voie communale. Cette départementale est dotée d'une bande cyclable ; mais, balayée une fois par an et donc jonchée de gravier, de morceaux de verre et de boue, elle oblige à rouler sur la voie réservée aux voitures. Celles-ci considèrent d'ailleurs parfois cette bande cyclable comme une surlargeur qui permet de dépasser à bonne vitesse. Il suffit d'observer les bas côtés de la piste, pour voir que dans les virages, les voitures mordent sur la bande cyclable dont la peinture est effacée.

C'est peut-être cette conjonction de circonstances qui a fait que Lucas a été percuté de face par une voiture qui en doublait une autre. Il n'avait aucune chance d'en sortir indemne. L'avant du cyclomoteur et les clignotants de la voiture ont été envoyés à Paris pour

expertise par la police scientifique. A elle de déterminer si l'automobiliste avait mis son clignotant avant de doubler et si l'éclairage du cyclo était en bon état.

En tout état de cause, un vrai entretien régulier des bandes cyclables comme il s'en produit en ville, une séparation entre la bande cyclable et la route marquée au moins par des dispositifs réfléchissants et surtout une interdiction de doubler et une limitation de la vitesse maximale pourraient améliorer la situation. En attendant la réalisation de passerelles ou de franchissements souterrains de la RN 41...

Choc frontal sur bidirectionnelle.

Samedi 1^{er} décembre, c'est sur la piste cyclable nettement séparée de la RN 41 à Illies qu'une collision frontale s'est produite entre deux cyclomoteurs. La voie n'est pas éclairée du tout. Le cheminement est sinueux. Il y aurait eu la place pour réaliser deux voies séparées par une haie par exemple... Mais le pire est que les deux jeunes conducteurs sont restés plusieurs heures sur le bas-côté de la piste sans être vus par person-

ne ! Lorsque le père qui a arpenté la RN a vu le cyclo sur le bas-côté et s'est mis sur la RN pour arrêter une voiture afin d'obtenir du secours, les automobilistes le contournaient ! Les jeunes gens sont toujours grièvement blessés.

Ecrasé par un camion.

Mardi 11 décembre un cycliste se rendant à son travail au port de Santes a été écrasé par un camion container qui ne l'a même pas vu. Certes des aménagements cyclables sont prévus par le Conseil Général le long de cet axe, mais en attendant, certains carrefours et la RD 341 elle-même sont vraiment dangereux.

On le dit, on le répète depuis des lustres : il faut une homogénéité de taille et de vitesse entre des usagers qui circulent sur le même axe : on ne peut faire cohabiter un cycliste roulant à 15 km/h sur 15 kilos de ferraille avec un camion de 15 tonnes ou des voitures qui dépassent le 100 km/h.

L'ADAV a le regret de vous annoncer le prochain accident dans les Weppes.

Le prochain accident ?



Dominique Perben : Pour une vraie politique-vélo !

Le vélo ne pollue pas, se gare aisément, permet de se déplacer rapidement tout en faisant de l'exercice. Mais à Lyon, le développement du vélo n'a pas été accompagné pour en faire un mode de transport efficace et sûr :

Il est difficile de se déplacer parce que le réseau de voies cyclables est très insuffisant (2 fois moindre dans le Grand Lyon que dans l'agglomération bordelaise), totalement incohérent (des arrondissements entiers sont dépourvus de voies cyclables, des voies sont subitement interrompues pour reprendre quelques centaines de mètres plus loin) et peu sécurisant.

Il est difficile de garer son vélo compte tenu du nombre limité d'arceaux de stationnement.

Un espace public sécurisé et partagé entre piétons, vélos et voitures, c'est possible !



POLITIQUE
ELECTIONS
MUNICIPALES
À LYON :
APPAREM-
MENT LES
AYATOLLAHS
DU VÉLO ONT
CHANGÉ DE
CAMP !

On peut le prévoir. Il se passera peut-être sur la piste cyclable bidirectionnelle qui longe la RN 41 entre Santes et Wavrin : de nombreux automobilistes l'empruntent pour éviter les bouchons de la RN 41 et plusieurs de mes élèves ou collègues l'utilisent également, mais à vélo. Un jour ou l'autre, le choc frontal aura lieu.

Le prochain accident aura peut-être lieu sur l'échangeur d'Hallennes : la bretelle de sortie vers Erquinghem a été mise à deux voies et quand un cycliste est engagé dans le rond-point, l'automobiliste sur la deuxième voie ne le perçoit pas. En outre, les trottoirs ont été aménagés en trottoir cyclable... Mais comme il faut emprunter la bretelle sur quelques mètres pour la traverser et qu'un automobiliste sur deux ne met pas son clignotant, on risque là aussi sa vie. En outre, au pied de cet échangeur, on aménage un parc d'activités de 13 hectares... et un ancien magasin est transformé en " Chrono drive " pour automobilistes commandant leurs courses sur Internet. La cohabitation promet de belles frayeurs !

Enfin, plus prosaïquement, je me dis que lorsque je descends de l'échangeur par l'escalier qui a été aménagé pour faire des économies, un de ces matins de petite gelée ou un de ces soirs de pluie je vais me retrouver quatre mètres plus bas avec une belle fracture !

J'en viens presque à m'interroger : veut-on tuer la pratique cyclable ou les cyclistes dans les Weppes ? Je me sens tout à coup très loin des villes où les aménagements performants se multiplient....

Jean-Pierre Verhille

Ne jetons pas les Vélib' avec l'eau de la pub !

Les 25 ans de l'ADAV m'ont donné l'occasion de discuter des Vélib' dont j'avais fait un éloge sans nuances. J'assume parfaitement ! Les détracteurs du système reprochent à ce dispositif d'être couplé au marché publicitaire.

Effectivement, Jean-Claude Decaux a promu le système Vélib' en échange d'une concession de dix ans, je crois, du marché publicitaire dans la capitale. On peut le regretter, certes, mais il s'agit d'un troc qui ne remet aucunement en cause l'excellence du système que Paris a acquis.

Qui plus est, il n'y a même pas de publicité sur les Vélib'. Les autobus ne peuvent pas en dire autant ! Faisons la part des choses : d'accord pour critiquer la pub à l'arrière des bus (surtout quand elle fait l'éloge des voitures) mais bravo pour la multiplication des transports en commun ; d'accord pour critiquer la monnaie d'échange utilisée par la ville de Paris, mais bravo pour l'adoption du système Vélib' !

Les détracteurs non-

cyclistes pensaient que le Vélib' ne passerait pas l'hiver. Nous sommes en décembre, et de nombreux Parisiens ont pris pour longtemps l'habitude de se déplacer en pédalant. Qui plus est, ils disposent d'un réseau cyclable désormais assez dense et indiqué sur les plans de Paris que l'on trouve dans le commerce.

J'ai appris que Lille voulait réfléchir à la mise en place d'un système équivalent sur la métropole. Formulons le vœu qu'elle le fasse dans toutes les zones urbanisées (là où les gens n'ont pas de garage) et pas seulement dans Lille intramuros... Tant mieux si elle le fait en s'affranchissant des annonceurs, mais ne passons pas à côté du plaisir de pouvoir vivre une vraie promotion du vélo !

Jean-Pierre Verhille

Verbalisation

Si par hasard, bien qu'ayant été poli et n'ayant pas protesté, vous veniez à être verbalisé pour une infraction quelconque à vélo, vous pouvez peut-être nous rendre service en signalant par écrit sur le PV (s'il existe sur ce formulaire un espace permettant ce genre d'observation) que des automobilistes stationnent en toute impunité sur les bandes cyclables durant les sorties d'écoles aux abords de l'établissement Thérèse d'Avila (boulevard Vauban à Lille). S'il n'est pas possible aux automobilistes de spécifier aux représentants de l'ordre à coup sûr



le lieu et l'heure où des cyclistes vont commettre des infractions, le contraire est parfaitement possible. Nous aimerions juste savoir pourquoi les automobilistes bénéficient de plus de mansuétude. C'est aussi une preuve que la police n'est pas chargée de faire du "chiffre". Si tel était le cas, nous ne verrions pas de véhicules sur les bandes cyclables aux heures de sorties d'écoles.

Si votre observation permet de supprimer le stationnement illicite durant ces périodes, je dirai qu'elle aura été "payante". Exemple de mention à noter sur le PV :

Je reconnais l'infraction et aimerais savoir quand la police sera en mesure d'empêcher le stationnement de voitures sur les bandes cyclables aux heures de sortie des élèves de l'école Thérèse d'Avila boulevard Vauban à Lille.

Dark Vador

D I A L O G U E

Argumentaire à "l'après-verre"

Après chaque dîner bien arrosé, nous avons toujours une discussion animée, avec un camarade vélocipédiste, sur son engagement ADAVISTE.

Avant moi-même adhéré par conviction l'an dernier, je tente depuis de le convaincre. J'utilise les arguments suivants :

Argument n°1 : plus nous sommes nombreux à défendre la place du vélo en ville plus nous pèserons sur les décisions politiques.

Contre-argument n°1 : je vote déjà "Verts", c'est à eux de défendre cette politique.

Argument n°2 : tu fais du vélo tous les jours pour aller travailler, plus il y a d'aménagements plus tu seras en sécurité...

Contre-argument n°2 : ok, j'adhère s'ils réussissent à mettre une piste cyclable sur la rue Jacquemars Gielée (je vous laisse cette proposition à l'étude).

Argument n°3 : ça n'est pas qu'un contre-pouvoir à la voiture,

ce sont aussi des gens sympas qui éditent un journal rigolo et organisent des événements festifs et originaux.

Contre-argument n°3 : prête moi le journal et tiens moi au courant des sorties.

Alors que je cède au désespoir, il saisit la balle (de Match) au bond pour surenchérir sur l'absence de place pour les vélos devant cette enseigne place des Halles...

AIDEZ-MOI à trouver des arguments imparables pour notre prochain apéro s'il vous plaît, je veux bien me dévouer à la cause mais je vais ruiner ma santé !

Si les lecteurs de cet argument terre à terre ont des pièces à conviction qui pourraient emporter l'adhésion de mon camarade récalcitrant, merci de les insérer dans le prochain journal.

Patricia Bressange

Vélo et mucoviscidose

Je lutte contre la Mucoviscidose depuis mars 99, ma fille étant atteinte par cette terrible maladie.

Depuis cette date je répare des vélos que j'échange contre un don à l'AICM (Agir Informer Contre la Mucoviscidose).

Cette action s'est développée car la demande est forte.

Nous pouvons grâce au président de l'AICM, monsieur LAMANDIN proposer des vélos de facteurs rétofiés et remis en état par les bénévoles de l'AICM.

Un partenariat avec ESTERRA (ramassage dans les déchèteries) et le don de vélos de particuliers, nous permet d'avoir un choix sur d'autres modèles vélos.

Nous avons trois formules de don :

- "Vélos du coeur", don libre (le donateur donne ce qu'il veut),

- "Vélos du souffle", don à partir de 35 euros,

- "Vélos de facteur", don à partir de 50 euros et garanti 1 an.

Si vous souhaitez plus d'informations :

le site : www.aicm-asso.com ; le président Jean-francois Lamandin : 0321752540 ; le responsable région nord Michel Bécue : 0230490549

Humour et citoyenneté (histoire presque vraie)

Que disent deux adhérents de l'ADAV (un simple adhérent de base et de seconde zone puisque du Pas de Calais et rural et un "au combien méritant et respectable administrateur lillois") lorsque marchant tout penauds sur un trottoir d'Arras pour rejoindre la gare, l'un d'eux reconnaît une adhérente locale montée sur son fidèle destrier sans avoir le temps de l'apostropher ? Rien de très intéressant. Certes ! Mais j'estime tout de même que notre réflexion mérite d'être partagée.

Que se disent-ils donc ?
 "- Tiens, ravisses biroute, v'là ti pas eun'adav... Euh... Une adavienne ! Mais au fait t'cho biloute, in dit eun' adavienne ou eun' adavoise ou eun' adaveuse ou eun' adavière o bein... Hein ? Qu'é qu't'in penses ti s'aut' ?
 - J'sais pas moi (le méritant administrateur lillois est normand, parlant correctement français et pas très bavard).
 - Ch'est vrai cha, commint qu'in dit ? Et pourquô qu'cha serot adavienne plutôt qu'adav... qu'adavienne tiens ?
 - Hummm...
 - Bin, in pourrot créer eun' classification. J'va t'aprinde qué cose. Acoute un molet... j'n'ai eun' bonne : l'adavin, ch'est ch'ti là qu'aime l'vin et l'adavine, ché chelle qui n'rake pas sur eun'p...BIIIP ! (Rires)
 - Mais qu'est-ce que tu fais de l'adavane alors ?
 - J'vos c'que t'insinues t'cho coquin. J't'apprendra

rin in t'disant qu'ch'est pô celle qui tire s'caravane, ni celle qui minge ed'l'avoine mais bin l'obsédée de l'banane ! (Rires)
 - Et l'adavoise ? Qu'est-ce qu'elle fait ?
 - Bein l'adavoise, te sait, ch'est comme l'adavoix et ch'est nin si drôle qu'l'adavane. Ch'est ches gins adhérints qui pavoisent su lu vélos. Qu'in te les acoute un molet, sont tout dis in train de l'ram'ner. Et mi par chi et mi par là. In'a qu'pour eux !
 - Et l'adaveux ?
 - Oh là ! C'ti là, j't'in parle pôs pace qu'ch'est core pire. Si te veux, l'adaveux est à not'société, ch'que l'morveux i'est à l'humanité !
 - Qu'est ce que peut bien caractériser l'adavière ? Et comment on met ce type d'adhérent au masculin ?
 - In fait, pou'pouvoir s'dire adavier, faut avoir sous l'main eun'adavière. Te vos c'que j'vu conter ?
 - Non, explique un peu.
 - Bein ch'est qu'ch'est pô aisi te sait car el'mienne

elle pourrot s'arbirer si j'dévoil' ch'définition.
 - Allez.
 - Bon. D'accord mais te n'in conte rin à nos blanc-bonnets. Al'pourrot mal l'prinde ches féministes ! L'adavière, comme l'adavier, ch'est eun'sorte d'adhérants qui vivent à deux. Ch'est pô forchémint un capiau et eun'fanme mais si te veux core eun'imache, l'meilleure, ch'est celle ed'bobonne qui ramène el'bilouze à sin buveux d'conjoint !
 - C'est vrai qu'elles sont pas toujours drôles les féministes. Et les adavistes au fait ?
 - Ah l'adaviste. Cha, ch'est moins drôle qu'l'adavière, ch't'in brave gars ou eun'brave file ma i'est souvint excessif. Ch'est l'côté extrémiste de ch'citoyen eximplaire qu'est l'adavien. L'adaviste i provoque ches autos, i naturalise des 4*4. Te vôs c'que j'vu dire, i aime l'manière forte et l'bagarre.
 - Donc selon toi, l'adavien, c'est le bon adhérent qui

s'implique un peu beaucoup dans la vie de l'association, qui vient aux manif', qui vient au pliage de l'Heurovélo, qui écrit des articles de temps en temps...
 - Ouai mais te m'a nin d'minder ch'qui in est de ch'l'adava ! Ch't'intéresses pô ?
 - Si, si.
 - Ouai, cha vot miu pace que ch'ti là, ch'est l'miu ! Si te veux comprinde, j'va prinde eun' imache. Ch'l'adava, c't'un t'cho peu comme Maître Yoda. Te vo c'que j'vu dire. C't'un ginre d'grind sâge sauf qu'un plus del'force, y'a ch'biclou qui est in li ! Ch'est l'stade ultime ed l'évolution d'l'adhérent d'base. J'in conno mais j'donnera nin d'noms."

Moralité : quand vous croisez un adhérent dans la rue, faites bien attention au terme employé pour expliquer à vos accompagnateurs qu'il est adav... euh. Adhérent d'l'ADAV quoi !

Mathieu Glorian

B R È V E S

Des arceaux pour la gare

Je pense vraiment qu'il faudrait plus d'arceaux à la gare Lille-Flandres, notamment côté rue de Tournai.

En effet, les places sont vite prises, mais ce qui est vraiment appréciable, c'est qu'on peut utiliser les barrières en acier pourvues de croisillons, positionnées le long de la rue de Tournai. Ceci indique qu'il y a du monde à les utiliser et tant mieux pour la place du vélo en ville, mais ne doit pas faire oublier qu'on voit depuis des mois entiers, certains vélos abandonnés par leurs propriétaires car ils

ont été complètement tor-dus, lors d'actes de malveillance ou de tentatives de vol (qui sait ?).

Je ne voudrais pas paraître trop cynique, cependant ces vélos abîmés et rendus inutilisables, consomment de l'espace inutilement, en toute laideur.

D'autre part, on peut constater que des caddies estampillés Carrefour se trouvent placés entre ces arceaux, matins après matins, soirs après soirs. Avec le temps, jour après jour, on s'habitue à ce genre de chose mais à la longue, il faut bien dire aussi que c'est usant.

Clotilde Boulange

La surenchère

Ci-après un article paru dans le " Lille-plus " du 14 décembre 2007 :

"Route - Les radars pris pour cibles

Un mystérieux groupuscule jusqu'alors inconnu semble déterminé à se débarrasser des radars automatiques sur les routes de France. Si l'affaire prête à sourire, elle est prise au sérieux par les services antiterroristes qui ont été chargés de mener l'enquête. Jusqu'à aujourd'hui, six radars ont été détruits par des engins explosifs de conception rudimentaire. Un septième a été visé mardi sur la Francilienne, à la hauteur de Baillet-en-France, dans le Val-d'oi-

se, mais n'a pas explosé. La radio RTL a révélé hier que la Fraction nationaliste armée révolutionnaire (Fnar) avait revendiqué ces attaques, photos à l'appui, dans un courrier adressé en octobre au ministère de l'Intérieur. Pour stopper ses actions, la Fnar exige de l'Etat une importante somme d'argent. Les poseurs de bombes réclament également un " abaissement de la fiscalité " ou encore " moins de répression "

Les talibans du vélo (voir article L'heurovélo N°47) ont visiblement été supplantés par les talibans de la voiture. Le terrorisme aurait-il changé de camp ?

Le Ben Laden de l'ADAV

Arrivée

Depuis le 3 décembre Sabine Geneste est la nouvelle salariée de l'ADAV en charge de la concertation. Venue de Lyon où elle travaillait au sein de l'Association des Départements Cyclables, retrouvez l'intégralité de sa présentation sur le site de l'ADAV : www.droitauvelo.org.

L'actualité dans votre commune

ARRAS

4 septembre : réunion avec les services de la Ville pour définir quelles sont les priorités susceptibles d'être inscrites à l'ordre du jour de la prochaine commission de circulation de décembre pour validation. Nous convenons de proposer l'instauration de doublesens rues des Quatre Crosses, du Docteur Brassard, de Saint-Quentin, Alexandre Georges, Delaporte, Paul Perrin.

25 septembre : présentation par Karine Boissou des enjeux des déplacements à vélo dans le cadre des *Mardis Responsables* organisés par le CPIE-Villes d'Artois et consacré ce mardi-là aux transports.

6 octobre : À l'occasion de la Semaine de la Sécurité Routière et de la Semaine de la paix, l'ADAV a tenu au marché - et sous le soleil - un stand de sensibilisation à la pratique du vélo en ville.

Cette année la Semaine de la Sécurité Routière avait pour thème central le partage de l'espace de circulation entre les différentes catégories d'usagers. Aussi, l'ADAV a-t-elle offert un écarteur à toute personne se présentant à vélo à son stand... et ce, dans la limite des stocks disponibles bien sûr !

15 octobre : Participation de l'ADAV au Grenelle de l'environnement.

23 octobre : Réunion de terrain avec les services de la Ville pour étudier la faisabilité de nos demandes de doublesens cyclables. Lors de cette visite nous proposons également de généraliser les doublesens cyclables sur toutes les ruelles qui débouchent sur les places, arguant du fait que certaines à double sens auto sont plus étroites que d'autres à sens unique.

21 novembre : Rencontre à la Préfecture du Pas-de-Calais avec le responsable de la Sécurité Routière pour présenter l'action de l'ADAV et connaître les possibilités de partenariat pour mener des actions liées à la sécurité routière telles que celles menées dans le Nord dans le cadre du PDASR qui permet la réalisation des fiches de sensibilisation et d'écarteurs de danger.

21 novembre : Rencontre avec l'adjointe au Maire de Dainville (CUA) pour étudier les possibilités d'aménagements cyclables pour favoriser la desserte du nouveau collège à

partir de Dainville. L'ADAV préconise la réalisation d'une voie verte le long du chemin du Warlucquet et de la rue François Broussais. M. Anceau, K. Boissou.

BÉTHUNE

5 octobre : GTV. La municipalité confirme la réalisation des aménagements proposés par l'ADAV. Le premier sera le doublesens cyclable de la rue Légillon avant la fin de l'année 2007. Suivront les rues d'Annezin, du Pont des Dames, Benoîte-Vincent, de l'Université, Herriot, Berthelot, Renan, Verdun, Reine Astrid, Hurbier, Prévost ainsi que des bandes cyclables sur une partie du Bd Jean Moulin et sur la rue Manessier. 50 arceaux sont également en cours d'implantation.

16 octobre : réunion avec le service communication de la ville pour la réalisation d'une plaquette commune ADAV-Ville de Béthune annonçant les réalisations cyclables et expliquant les différents types d'aménagements et comment se prémunir du vol.

18 octobre : Opération de sensibilisation des usagers. Distribution d'écarteurs, stand de l'ADAV.

29 octobre : réunion publique en présence du maire pour annoncer les aménagements et débattre avec le public.

7 décembre : GTV. La municipalité nous informe que du fait de la mise en vacance du conseil municipal suite à la «dé-fusion» de la ville, les projets cyclables ne pourront être réalisés qu'au printemps 2008.

BOUSBECQUE : Contact avec la municipalité qui informe l'ADAV que les doublesens des rues Saint Joseph et des Bersaults sont acceptés et seront prochainement réalisés. M. Anceau

CROIX

24 octobre. Intervention sur invitation pour Agenda 21 Croix Wasquehal. S. Torro-Tokodi.

FACHES

13 octobre : GTV. Le doublesens cyclable de la rue Pasteur sera prochainement réalisé ainsi que les

L'Adav y était

bandes cyclables sur la rue du Maréchal Joffre. La Ville décide de poser annuellement 12 arceaux. Elle accepte l'ouverture aux vélos des venelles et s'engage à rénover plusieurs chemins. Des sas à vélo devraient également être installés au niveau des principaux carrefours à feux. L'installation d'un garage à vélo est aussi prévue à l'école Anatole France.

M. Anceau, J. Dubuisson.

LAMBERSART

13 novembre : réunion de consultation des acteurs ayant participé à la requalification de l'avenue de Dunkerque par le PREDIT (Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres) qui évalue les aménagements réalisés.

M. Anceau, Ph. Delrue.

LILLE

10 septembre : Réunion de terrain avec les représentants de la Ville, de RFF, de la SNCF et de la Région pour déterminer les possibilités de renforcer l'offre de stationnement pour les vélos au niveau des gares de Lille-Flandre et Lille-Europe. La multiplicité des interlocuteurs et des compétences rend la tâche très difficile... en attendant la Ville renforce la pose d'arceaux à proximité de la gare sur « son territoire ».

19 septembre : Stand dans le cadre de la Semaine de la Mobilité place de l'Opéra.

4 octobre : GTV. Validation des projets de doublesens cyclables rue de Denain, des Sarrazins et Hippolyte Lefebvre. Projets rues d'Esquermes, de Mormal, Colas, Jean Moulin et de Gand, entre la Porte et la rue Gandhi, soumis à l'approbation du maire. L'aménagement du chemin de Bazinghien et de doublesens rues Manuel, Kolb, des Pyramides, Lafargues et Haubourdin sont à l'étude. Les doublesens des rues Delezenne, Halévy et Canteleu seront réalisés d'ici la fin de l'année 2007. Un point est réalisé sur le stationnement. **869 arceaux** ont été posés depuis 2001 dont 349 en 2007. La Ville s'engage à poursuivre et développer son effort. L'ADAV fournira une nouvelle liste de demandes d'arceaux.

9 octobre : Initiation des usagers du parc vélo de la Mairie à la circulation à vélo en ville. S. Torro-Tokodi.

18 octobre : Distribution d'écarteurs pont Léon Jouhaux. P. Delrue, B. Cousin, C. Boen et Sébastien.

20 octobre : Stand à la CCI. Forum sur l'économie sociale et solidaire. Sébastien.

25 octobre : Comité de pilotage sur les vélobus et pédibus.

E. Forest, Michel, Sébastien.

20 novembre : stand journée Portes Ouvertes MDA.

S. Torro-Tokodi.

LOMME

30 novembre : GTV. Point sur les réalisations en cours de doublesens rues Watt, Martyrs de la résistance, Pasteur, Diderot, France et Rousseau. La Ville a réalisé une communication spécifique auprès des riverains et des scolaires en reprenant la fiche de l'ADAV « le bon sens des contresens ». Les doublesens des rues Jacquard et Philippe de Girard seront réalisés en 2008. Validation des projets de doublesens rues Léo Lagrange, Martyrs de la Résistance, du XXème Siècle, Maire Becquart, Puit au Bois, Prosper Franck, Watinettes. Ces projets seront réalisés entre 2008 et 2010 suivant les crédits disponibles auprès de LMCU. Étude en cours : bandes rue du chemin St Martin et doublesens rues Ghesquières et Destombes ; projets en lien avec le Département pour des bandes sur le pont entre Lomme et Loos et de pistes rue Imbert et Phalecque.

M. Anceau.



Doublesens rue Légillon à Béthune



Doublesens rue Anatole France à Lomme

LOOS

14 octobre : stand place du marché et marquage contre le vol. P. Coquerelle et B. Delbos.

MARCQ EN BARCEUL

18 et 20 octobre : sensibilisation des élèves du collège du Lazaro et sortie.

E. Taverne, O. Dutel, F. Colin et Sébastien.

11 octobre : Présentation de l'Agenda 21. L'ADAV est invitée comme « témoin ». Lors de cette présentation, la municipalité s'est engagée à donner suite à nos sollicitations pour développer les aménagements cyclables et notamment nos demandes de doublesens. La

Ville met en valeur la pertinence des demandes de l'ADAV en terme de stationnement pour les vélos. M. Anceau.

ROUBAIX

21 septembre : GTV. Les doublesens des rues de Barbieux, Grande Rue, contre-allée du bd de Gaulle, les bandes av Diligent et bd de Douai et le prolongement des bandes av Delory seront réalisées courant novembre 2007. Les doublesens des rues Edison, Serres,



Doublesens rue de Barbieux à Roubaix

Galvani, Michelet et d'Alger restent à l'étude. Le prolongement du doublesens de la rue Decrême est à inscrire sur le prochain programme voirie.

M. Anceau, R. Bodart.

20 octobre : Broc' à vélos.

E. Défossez et adhérents.

30 octobre : comité de pilotage Agenda 21 à la MDA. Sébastien.

6 décembre : GTV. Point sur les aménagements réalisés en novembre. Programmation 2008 : 1er semestre, doublesens rues Ampère, Martin, Galilée, Edison et Curoir ; septembre 2008, rues Foch, du Château et de Lille. Accord également pour la réalisation en 2008 des doublesens des rues Michelet et Regnault. L'ADAV demande également le prolongement du doublesens de la rue du Vieil Abreuvoir jusqu'à la rue du Curé et l'étude de celui de la rue Horace Vernet. La rue O. de Serre n'est pas réalisable avec les normes actuelles autorisant la réa-



Bandes avenue Diligent à Roubaix
lisation d'un doublesens sur LMCU. La ville s'engage à implanter 100 arceaux et à renouveler et à développer par la suite l'offre de stationnement. Présentation de l'action vélobus auprès des scolaires susceptibles d'être développée par

l'ADAV. Débat sur les possibilités d'offre de location de vélo sur la Ville. M. Anceau, R. Bodart, S. Geneste.
20 décembre : Projet de réaménagement de l'avenue Jean Jaurès.

TOUFLERS

20 novembre : Rencontre avec l'adjoint en charge des travaux pour demander l'ouverture d'un doublesens rue de la Festingue. Accord de l'élu. Cette rencontre permet de faire le point sur la situation dans la localité. L'ADAV sollicitera LMCU pour étudier la possibilité de doublesens rues de la Festingue et de Willens. M. Anceau

TOURCOING

16 octobre : Distribution d'écarteurs rue de Lille. D. Bonduelle, C. Fontaine et Sébastien.



Bandes rue Wattines et Faidherbe à Tourcoing

VALENCIENNOIS

4 septembre : Réunion au SITURV avec le nouveau Directeur du PDU pour faire l'état des lieux des aménagements cyclables sur les principaux axes de circulation autour et vers Valenciennes. Le but étant de concevoir un schéma directeur «vélo» pour l'agglomération valenciennoise. A. Legrand.

4 septembre : Bruay sur Escaut : phase III du Tramway « Valenciennes-Vieux Condé ».

Dans le cadre de la phase III du tramway, la ligne Valenciennes - Vieux Condé, le maire de Bruay sur Escaut nous invite à une réunion de travail, dans sa commune. Nous avons, à cette occasion, pu présenter l'ADAV aux habitants de Bruay présents à cette réunion.

A. Legrand.

7 septembre : Val Métropole : travaux bd Harpignies à Valenciennes. Discussion sur le projet d'aménagement du Bd Harpignies, l'ADAV souhaitait, principalement, une modification des entrées et sorties de la bande cyclable au niveau des ronds-points, les techniciens de Val Métropole décident de conserver le projet initial. Une nouvelle rencontre

aura lieu à la demande du maire de Valenciennes.

M. Anceau et A. Legrand.

22 et 23 septembre : Forum des Associations de Valenciennes.

L'ADAV était pour la première fois présente au forum des Associations de Valenciennes. À notre stand, beaucoup de discussions sur le peu d'aménagements cyclables dans le Valenciennois et la nécessité de la mise en œuvre d'un plan «vélo» très rapidement. Après ces deux journées de rencontres, quelques cyclistes ont rejoint notre association.

C. Bridelance et A. Legrand.

11 octobre : École Nationale des Techniciens de l'Équipement. Interventions de l'ADAV sur la sécurité routière.

Sébastien et A. Legrand.

15 octobre : Opération «écarteurs» sur le pont Jacob à Valenciennes.

C. Bridelance, A. Legrand et Sébastien Torro-Tokodi.

16 octobre : Mairie de St Saulve.

Réunion entre les techniciens de la Ville et du Conseil Général. À l'occasion du projet d'aménagement d'un rond point sur le CD935, à l'entrée d'une zone industrielle, la ville de St-Saulve souhaite que soit étudié un aménagement cyclable en jonction avec le CD75 pour desservir la ZI concernée par les travaux. A. Legrand.

17 octobre : Commission vélo -

Ville de Valenciennes. Le plan «vélo» proposé par l'ADAV est validé par la commission vélo, mais il est toujours sans budget et sans planning pour sa mise en œuvre. Nous avons eu l'assurance de l'arrivée du mobilier urbain pour les vélos en ville, en particulier à la gare de Valenciennes où deux abris seront posés. Nous alertons la Ville sur le fait que le dispositif pour accrocher les vélos semble constitué de simples pincés-roues. Nous demandons que ce matériel, obsolète, soit remplacé par des arceaux bien plus pratiques pour y fixer le cadre du vélo. Suite à cette réunion, nous avons écrit au maire de Valenciennes pour lui demander d'acter un plan «vélo» et de le mettre en œuvre rapidement.

M. Anceau et A. Legrand.

8 novembre : Bruay sur Escaut : phase III du tramway « Valenciennes-Vieux Condé ».

Réunion en présence du SITURV et du bureau d'études chargé du projet TRAM. Le projet d'implantation du tram comporte une plate-

forme centrale de 4 m de large avec une voirie de 3 m, une bande cyclable de 1.50 m et un trottoir de 2 m. Ces aménagements ne seront pas continus sur tout le projet car ils nécessitent une distance, entre murs, minimum de 17 m.

A. Legrand.

20 novembre : Commission Velo - Ville de Valenciennes.

Cette réunion, en présence de M Riquet, Maire de la Ville, a pour but de décider de la validation du Plan «Vélo», proposé par l'ADAV. Le maire approuve la mise en place du Plan «Vélo», avec l'ouverture d'environ 50 sens interdits en doublesens cyclables et demande à compléter le dispositif par une zone 30, étendue à tout le centre ville, à l'intérieur des boulevards de ceinture. Les travaux pour les doublesens sont programmés au printemps 2008. M. Riquet nous confirme aussi sa confiance en souhaitant prolonger le travail de la commission vélo au-delà de la réalisation de ces premiers aménagements. En ce sens il crée un budget annuel pour permettre la réalisation d'autres aménagements chaque année en dehors des opérations de voirie.

M. Anceau et A. Legrand.

26 novembre : réunion en mairie de Valenciennes avec le Cabinet du maire pour faire le point sur l'avancement des activités de la commission «Vélo» en 2007 et fixer ses objectifs pour 2008.

M. Anceau et A. Legrand.

3 décembre : réunion en mairie de Saint-Saulve. Validation, par Madame Gallez, Maire de la commune, de l'aménagement cyclable reliant le CD75 au rond-point créé sur le CD935 à l'entrée de la ZI Vallourec. A. Legrand.

6 décembre : réunion en mairie de Valenciennes. Travail sur la mise en place des contre-sens cyclables avec les services techniques avant valorisation du projet par la ville. S. Geneste, M. Anceau et A. Legrand.

VILLENEUVE D'ASCQ

20 octobre : Sensibilisation des lycéens de l'école St Adrien.

F. Devred.



13 septembre : initiation des usagers du parc vélo à la circulation en ville. Sébastien

25 septembre : Comité de pilotage

sur la restitution de l'étude de schéma de voies vertes de LMCU auquel l'ADAV a été associée pour la définition des itinéraires. Le schéma s'appuie sur le réseau de canaux de la métropole et dessert les espaces gérés par l'ENLM (Prés du Hem, Parc de la Deûle, Val de Marque). L'ADAV rappelle que ce réseau ne doit pas être considéré uniquement comme des cheminements de loisirs mais aussi comme des itinéraires utilitaires et quotidiens, en particulier le canal de Roubaix. Pour cela elle demande à ce que le revêtement soit adapté pour une utilisation même par temps de pluie pour se rendre au travail. M. Anceau.

14 décembre : participation de l'ADAV au premier conseil consultatif des usagers de l'ENLM, en charge de l'aménagement des voies vertes. O. Dutel.

14 décembre : réunion à St Philibert avec les services de LMCU et de Transpole pour tester le premier garage à vélo sécurisé sur les parkings du métro. Le vélopole de St Philibert permettra de faire gardienner son vélo aux heures de fonctionnement du métro, soit entre 6h et minuit. Ouverture mi-janvier à St Philibert puis 3 autres vélopoles suivront au CHR, 4 Cantons et aux Prés. Transpole développera également une offre de location sur ces sites. M. Anceau, S. Geneste.



Vélopole à St Philibert

UC - voirie

18 septembre : Dans le cadre de l'étude «100 km d'itinéraires cyclables» (projet du schéma cyclable directeur sur LMCU), étude des diagnostics et des propositions d'aménagements cyclables pour les tronçons suivants : Villeneuve d'Ascq-Hem-Croix : Rue de Lannoy, Rue d'Hem, Rue de Croix ; Villeneuve d'Ascq : **D952** rue Charles Ronsse et rue Colbert ; Hem : rue Henri Delecroix **D952** ; Mons-en-Baroeul : alternative Monsoise à un aménagement cyclable rue Jacquard. M. Anceau.

09 octobre : Dans le cadre de l'étude «100 km d'itinéraires cyclables», réunion de présentation des diagnostics des tronçons suivants pour la réalisation d'aménagements cyclables : La Chapelle d'Armentières - **D933** - Franchissement du giratoire ; itinéraire Lille-Halluin via la **RN17** ; D91, Avenue Alphonse Loel, à Roncq ; Rue Guy Mocquet-**D48** à Loos et linéaire rue du Capitaine Michel, rue d'Haubourdin, Charles St Venant et Sadi Carnot ; Avenue Jean Jaurès à Ronchin. M. Anceau

22 octobre : Comité technique sur le projet de contournement de La Chapelle d'Armentières qui comportera une piste cyclable bidirectionnelle et rétablira les coupures pour les cyclistes et les piétons sur la voirie actuelle. M. Anceau.

30 octobre : Dans le cadre de l'étude «100 km d'itinéraires cyclables», réunion de présentation des diagnostics des tronçons suivants pour la réalisation d'aménagements cyclables : traversée de Wambrechies par la rue d'Ypres ; Rue du Pont Levis à Wambrechies ; rue du Gal de Gaulle à Hallennes ; Bd Clemenceau à Marcq-en-B et **D617** entre rue Scrive et G. Peri ; aménagements cyclables à Armentières ; **D945** entre La Chapelle et Deulemont ; Quesnoy sur Deûle franchissement de la Deûle ; traversée d'Halluin ; Tourcoing - Blanche Porte et rue de Dunkerque, boulevard Gambetta. M. Anceau

9 novembre : Comité de pilotage en présence des élus concernés sur le projet de contournement de La Chapelle d'Armentières. M. Anceau

19 novembre :

Présentation du projet du nouveau quartier de Tournebride entre Capinghem et Lomme. Le projet de voirie comportera des aménagements cyclables qui seront présentés à l'ADAV. M. Anceau.

23 novembre : accompagnement d'étudiants en urbanisme pour une visite des aménagements. S. Torro-Tokodi

27 novembre : réunion de travail pour étudier les possibilités d'implantation d'une passerelle à Marquette au-dessus de la Marque dans le prolongement de la rue Peters ou la réalisation d'aménagements cyclables sur le pont existant rue de Wambrechies. M. Anceau

L'Adav y était



Voie bus-vélos de la Ligne à Haut Niveau de Service (ici rue A. Carrel à entre Lille et Ronchin)

07 décembre : Dans le cadre de l'étude «100 km d'itinéraires cyclables», réunion de présentation des diagnostics des tronçons suivants pour la réalisation d'aménagements cyclables : Roubaix, av Motte, Salengro, rue de Carihem, av du Parc des Sports ; liaison Leers-Roubaix par la rue du Mal Leclerc ; liaison Wattrelos-Leers par les rues de la Potente, Voltaire, St Vincent de Paul, Mériaux, de Leers et Wattrelos. M. Anceau.

18 décembre : Intervention avec la communauté urbaine auprès d'étudiants en urbanisme de Lille I sur la politique et les aménagements cyclables développés sur l'agglomération. M. Anceau.

UTRVA - voirie

8 octobre : réunion de travail. Roubaix ; présentation du projet de réaménagement de la rue du Curoir en zone 30 avec doublesens, de la rue de Sébastopol où l'ADAV demande la prise en compte d'un possible doublesens. Villeneuve d'Ascq : présentation des projets de réaménagement des accès à 4 Cantons liés au futur Grand Stade avec notamment un giratoire au niveau de l'échangeur avec l'autoroute lorsque l'on vient de Lesquin. Les continuités cyclables doivent être améliorées. M. Anceau.

29 novembre : Réunion de travail. Présentation du projet de nouvelle voie à Wasquehal entre les rues Marceau et Sartre avec des pistes cyclables. Hem, présentation du projet de réaménagement de la rue du 6 Juin (ex rue du Cimetière) avec des doublesens cyclables sous la forme de pistes (exigence du maire) alors qu'il s'agit d'une zone 30. Villeneuve d'Ascq, projet de zone 30 rue Colpin. M. Anceau.



URTVA : doublesens rue Turgot à Wasquehal

UTLS - voirie

4 décembre : réunion de travail. Présentation du projet de réaménagement de la rue Hentgès à Seclin. Des pistes cyclables seront réalisées mais avec des interruptions au niveau de la mairie et de la collégiale. L'ADAV dénonce cet aménagement et sollicitera les élus. À Fâches, présentation du projet de réaménagement du chemin des Margueritois avec des bandes cyclables et des aménagements en zones 30 avec doublesens en 2008 des rues St Venant, du Colombier et Jean Jaurès. M. Anceau, S. Geneste.

UTML - Voirie

10 octobre : réunion de travail concernant le traitement des pistes cyclables sur le projet de réaménagement du carrefour du Pavé Stratégique à Marcq/Bondues. Une continuité cyclable sera assurée entre Marcq et Bondues. M. Anceau.



21 septembre : initiation des usagers du parc vélo à la circulation en ville. S. Torro-Tokodi

24 octobre : Assemblée de présentation de la démarche HQE des routes du Département du Nord. M. Anceau.

26 octobre : Réunion de travail. RD 952 - Emmerin. L'ADAV souscrit au

ABREVIATIONS

ENLM : Espace Naturel Lille Métropole
LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine
MDA : Maison Des Associations
PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PDE : Plan de Déplacements Établissements
PDS : Plan de Déplacements Scolaires
PDU : Plan de Déplacements Urbains
CUA : Communauté Urbaine d'Arras
RFF : Réseau Ferré de France
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

choix du profil en travers qui privilégie des pistes cyclables unidirectionnelles entre la **D145** à Emmerin jusque l'entrée de Noyelles lès Seclin. Elle rappelle quelques observations sur le profil en long de manière à faciliter la circulation des cyclistes. Voie nouvelle entre Tourcoing et Wattrelos.



Piste dans l'Eurozone à Wattrelos

Présentation du projet suite à nos premières remarques. Les bandes sont abandonnées au profit de pistes unidirectionnelles au niveau du trottoir selon les préconisations de l'ADAV (2m de large + une bande neutralisée de 0.5m - transformation des pistes en bandes au niveau des intersections). L'ADAV demande à ce que des insertions directes au niveau des giratoires soient réalisées pour protéger les cyclistes qui entrent et sortent conformément aux recommandations du CERTU. Accord. Travaux pour 2008-2009 puis aménagement de la section sous le Pont des 44. **RD 208** à Lomme Présentation du projet qui intègre des pistes cyclables sur les rues Imbert et de la Phalecque à Lomme. L'option retenue est de réaliser des pistes unidirectionnelles sur la rue Imbert puis une piste bidirectionnelle sur la rue de la Phalecque en « profitant » du giratoire existant (à équiper d'une piste bidirectionnelle) pour basculer d'un aménagement à un autre. Il convient de travailler la connexion entre le centre commerciale et les pistes de la rue Imbert, ainsi que leur raccordement au giratoire du MIN, et le raccordement de la piste bidirectionnelle à l'intersection avec la rue Albert Thomas. **RD 7** - Fournes en Weppes. Présentation du projet modifié suite à notre précédente rencontre. Des by-pass sont bien prévus pour permettre aux cyclistes d'éviter les « portes » qui marquent les entrées d'agglomération. Une bande neutralisée est prévue pour séparer la bande cyclable de la chaussée. M. Anceau

8 novembre : Travaux sur le **CD935** à St Saulve, présentation du projet d'aménagement cyclable entre **CD75** et le rond-point du **CD935** pour desservir la zone industrielle. Pour la réalisation des travaux, une validation par le maire de St-Saulve est nécessaire. A. Legrand
14 novembre : Présentation du projet qui consiste à réaliser un aménagement cyclable entre Ferrière la Petite et Solre le Château. Le projet consiste à utiliser

la voie verte de l'avesnois lorsqu'elle jouxte la RD 27 et à réaliser des aménagements cyclables sur la départementale lorsqu'elle s'en éloigne. M. Anceau

16 novembre : Réunion de travail. RD 241 entre Wavrin et Don. Présentation du projet de requalification de l'axe entre Wavrin et Don. Le profil retenu comporte des pistes unidirectionnelles au niveau du trottoir de 2 m de large avec une bande neutralisée de 50 cm. L'échéance de réalisation est conditionnée aux acquisitions : de 2 à 5 ans. Thumeries et Wahagnies. Présentation du projet remodelé suite aux observations de l'ADAV. Le raccordement entre les pistes bidirectionnelles de la **RD 54** et le projet de la **RD 254** est pris en compte mais uniquement dans le sens Thumeries / Ostricourt. Il est convenu de modifier le projet pour prolonger la bidirectionnelle de la **RD 54** à l'entrée de la **RD 254** de manière à permettre l'ensemble des flux cyclistes avec un aménagement cyclable continu.



Piste sur la RD9 à Roubaix

RD 952 entre Seclin et Templemars Présentation du projet remodelé suite aux observations de l'ADAV. La piste cyclable bidirectionnelle sera prolongée sur le giratoire de Burgault et sur une partie de la route de Templemars à Seclin, au sud du giratoire. Rue des Fusillés à Villeneuve d'Ascq. L'ADAV demande à être associée aux

études en cours pour la requalification de cet axe. Accord du Département.

RD 617 - Bondues

Projet d'aménagements cyclables entre le Pavé Stratégique et le giratoire qui marque l'entrée de Bondues au niveau du Fort. Ce projet s'inscrit dans le prolongement de la requalification de l'ex **RN 17** opérée par LMCU entre la rocade Nord-Ouest et le Pavé Stratégique. Des pistes unidirectionnelles de 2 m seront réalisées au niveau des trottoirs. Réalisation prévue pour l'été 2008.

10 décembre : réunion de terrain - RD 259 entre le giratoire de la D40 et l'entrée de Maing.



Piste à Maing

Dans le sens **D40 - Maing**, il est convenu d'étudier le prolongement de la piste cyclable du giratoire jusqu'au panneau d'entrée de la commune. La piste se prolongerait alors par une zone mixte classée en aire piétonne, dont la largeur oscille entre 1m80 et 2m80, jusqu'à l'entrée effective de la localité. Dans l'autre sens, une bande cyclable de 1m50 est réalisable et se connecterait à la piste du giratoire de la **D 40**.



22 octobre : comité de pilotage sur l'étude menée par la Région pour l'élaboration d'une signalétique commune pour le balisage des itinéraires sur l'en-

semble des véloroutes et voies vertes de la région. Sébastien.

15 novembre : Rencontre avec les services Environnement et Transport de la Région pour définir les modalités pratiques d'un futur partenariat entre l'ADAV et la région Nord - Pas-de-Calais. M. Anceau

14 décembre : Comité de pilotage régional sur l'avancement du schéma régional de véloroutes et voies vertes. M. Anceau, S. Geneste.

Véloroutes et Voies Vertes

1er septembre : Paris. Conseil d'administration de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes - AF3V. M. Anceau.

23 septembre : Journée nationale des Véloroutes et Voies Vertes. Val de Marque. Sébastien.

23 octobre : Béthune. Présentation par Voies Navigables de France du projet de canal Seine-Nord dont les halages pourraient accueillir des voies vertes. M. Anceau.

23 novembre : Aulnoye-Aymeries. Comité de pilotage concernant le territoire Sambre-Avesnois du schéma régional de véloroutes et voies vertes, et plus précisément le tronçon Aulnoye Aymeries / Pont-sur-Sambre de l'axe Est-Ouest Calais / Dourges / Maubeuge. M. Anceau.

FUBicy

28 au 30 novembre : Rencontre/formation bénévoles-salariés. Thème : vélocole et recherche de financements. Sébastien Torro-Tokodi.

Club des Villes Cyclables.

18 et 19 octobre : Participation de l'ADAV au congrès à Lyon. M. Anceau.



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 _____ € .

Prénom : _____

Nom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

Profession : _____

Téléphone : _____

Courriel : _____@_____

Date de naissance : ____ / ____ / ____

plus d'infos sur :
www.droitauvelo.org

- Dimanche 20 janvier
14e salon international du cycle de La Bassée.
- Samedi 26 janvier
Assemblée générale de l'ADAV.
Thème : Concertation et aménagements.
- 10 au 16 mars
Campagne « Respectez les cyclistes ».
- Vendredi 21 mars à 18h
Pour fêter l'arrivée du printemps : inauguration des points SOS Vélo à Villavélo, partenaire de l'opération (22 place Louise de Bettignies à Lille)
- 18 au 20 avril
Congrès annuel de la FUBicy à Grenoble. 3 ateliers :
1) Intermodalité train + vélo
2) Nouveaux services vélos et métiers émergents
3) Nouveaux usages et nouveaux partages de la rue.
- Samedi 7 juin
Fête du Vélo :
Broc' à vélo place du Marché à Wazemmes (Lille) le matin.
Animations à Marcq-en-Barœul.
- 10 au 12 juin
Salon européen de la mobilité à Paris.

Les articles pour le prochain Heurovélo (n°57) doivent nous parvenir avant le 14 avril 2008

Actualités du groupe Balades

Le groupe Balades en quelques mots...

Depuis le 3 juin 2007, le groupe Balades de l'ADAV organise des circuits encadrés de cyclodécouverte.

Les membres du groupe Balades de l'ADAV organisent à tour de rôle une balade, un samedi ou un dimanche, une demi-journée ou la journée complète, et y invitent l'ensemble des adhérents et des sympathisants de l'ADAV.

Des séjours de plusieurs jours (Gand : novembre 2007, Courtrai : février 2008, Jenlain : avril 2008, la Zélande : mai 2008) sont également mis en place.

Au lieu de faire du vélo seuls ou en groupes restreints, les membres du groupe balade font donc partager aux autres leur passion du vélo et leurs trouvailles en matière d'itinéraires : voies vertes, cheminements, routes de campagne, chemins de halage, drèves, véloroutes, circuits RAVeL, Landelijke Fietsroutes...

Pour être membre du groupe Balades, et pour pouvoir participer à l'élaboration du calendrier prévisionnel, il est seulement demandé d'accepter de prendre en charge une ou deux balades par an. Une simple balade de deux heures est acceptée (il y a des demandes pour ce type de sortie).



Balade en bord de Deûle

Pour rejoindre le groupe Balades :
adavbalades@orange.fr

Gérard

Caravane vanne

le 4 mai 2008 avec pique-nique à Baisieux

Nous vous avons annoncé dans le dernier numéro la tenue prochaine d'une caravane-vanne sur 3 jours entre Lille et Bruges.

Enfin, ce ne sera pas pour cette année, mais promis, ce n'est que partie remise ! En revanche, elle aura bien lieu sur une journée, le 4 mai avec un pique-nique à Baisieux, à la frontière franco-belge.

Renseignements : Angélique Legrand - Association Wazemmes l'Accordéon 95 rue de Condé 59 000 Lille Tél : 03 20 22 12 59
production@wazemmeslaccordeon.com
wazemmeslaccordeon.com

L'ADAV est solidaire des amis du PP

Le PP (Pont-à-Marcq, Pont-de-la-Deûle) est une ancienne ligne de chemin de fer qui amenait, à leur usine, les ouvrières et les ouvriers de la sucrerie Beghin de Thumeries. Elle est maintenant réaménagée en chemin de randonnée.



Voie verte de la Pèvéle

Deux voies vertes ont ainsi été créées : la voie verte de la Pèvéle (Thumeries, Mons-en-Pèvéle, Faumont, Bersée, Mériquies,

Tourmignies et Pont-à-Marcq) et la voie verte du Sucre (Thumeries, Moncheaux, Raimbeaucourt, Roost-Varendin, Aubry et Pont-de-la-Deûle).

Le groupe Balades de l'ADAV organisera prochainement, en partenariat avec l'association "Les Amis du PP", une cyclodécouverte le long de la voie verte de la Pèvéle.

La date a été fixée le dimanche 13 avril, le jour de l'assemblée générale des Amis du PP. L'ADAV entend ainsi manifester son attachement pour les voies vertes et témoigner, aux Amis du PP, son soutien et sa solidarité.

Les modalités et un descriptif plus complet de la balade et de la journée seront prochainement indiqués sur les sites internet des deux associations.
<http://www.droitauvelo.org>,
<http://lesamisdupp.online.fr/>

Gérard

Calendrier prévisionnel

Dimanche 13 janvier :
LES VOIES VERTES DE WAMBRECHIES, LINSSELLES ET BONDUES.

Dimanche 20 janvier :
LE SALON INTERNATIONAL DU VÉLO DE LA BASSÉE.

Samedi 26 janvier :
LOMPRET.

Dimanche 3 février :
ANTOING.

Dimanche 10 février :
LA GÎTE.

Samedi 16, dimanche 17 et lundi 18 février :
COURTRAI.

Nuits en Auberge de Jeunesse.

Réserver à l'avance.

Samedi 23 février :
LE PARC DES DONDAINES ET LE PORT FLUVIAL DE LOOS-SEQUEDIN.

Dimanche 2 mars :
LE PARC DES FRANCISCAINES ET LA COLLINE DES MARCHENELLES.

Dimanche 9 mars :
VERLINGHEM.

Dimanche 16 mars :
PLOEGSTEERT.

Samedi 22 mars :
« B M W : BONDUES - MARCQ EN BARCEUL - WASQUEHAL »

• **Dimanche 23 mars :**
VÉLO-TOUR DE PRINTEMPS DES JARDINS COMMUNAUTAIRES.

• **Dimanche 13 avril :**
LA VÉLOROUTE DE LA PÈVÈLE.

• **Samedi 26 avril :**
CYCLODÉCOUVERTE DE L'URFA sur le thème du chemin de fer dans la métropole lilloise.

• **Dimanche 27 avril :**
CYCLODÉCOUVERTE DE MARCQ-RANDO : « LA BALADE DU DÉFI ».

• **Dimanche 25 mai :**
CYCLOTHON 2008.

• **Dimanche 8 juin :**
FÊTE DU VÉLO : LE PARC DE LA DEÛLE.

Journal dérailleur l'heurovélo

L'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'AssOciatiOn Droit Au Vélo (ADAV), 23 rue Gosset 59000 Lille.
Tél : 03 20 86 17 25 - Fax : 03 20 86 15 56
Mel : adavlille@nordnet.fr Site : www.droitauvelo.org

Commission paritaire : ISSN 12510602 ;
périodicité trimestrielle. Conception ADAV.
Le numéro : 2 euros ; gratuit pour les adhérents.
Directeur de la publication : Benoît Cousin.
Illustration de couverture : Nicolas Trichez. Illustrations pages 1, 2 et 20 : Laurent Libessart. Mise en page : JF Charvet, J.-B. Boulange, Nicolas Floquet et Sébastien Torro-Tokodi. Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Michel Bécue, Nicolas Bernard, Karine Boissou, Clotilde et JB Boulange, Patricia Bressange, Claude Bridelance, Christophe Castano, Pascal Coquerelle, Benoît Cousin, Élise

Défossez, Frédéric Devred, Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Patrick Eillum, Guillaume Flament, Mathieu Glorian, Frédéric Héran, Alain Legrand, Alain L'Hostis et son fils Jules, Yves Maerten, Vincent Maran, Judicaël Potonnet, Gérard Vahé, J.-P. Verhille. Correcteurs : David Bonduelle, JB Boulange, Florence Cantrelle, Sophie De Kermel, Séverine Dumoulin, Elisabeth Hespel. Imprimé sur papier recyclé par CEB. Tirage : 1200 exemplaires Ateliers tous les premiers samedis du mois, de 10h à midi. Les articles parus dans l'Heurovélo sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association ADAV.