



Journal détailléur l'heure vélo

Janvier 2010 n°62

Samedi 30 janvier
14 h - 17 h 30
MRES - Lille
**ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE**

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

BOUGEONS !	
<i>Les cyclistes sauvent le climat</i>	P2
<i>Copenhague - Décembre 2009</i>	
ÉDITORIAL	P3
AD LITTERAM	
<i>Fietsberaad ?</i>	P3
C'EST LA FÊTE	
<i>Prochaine fête du vélo</i>	P3
DÉPLACEMENTS	
<i>Mes courses à vélo</i>	P4
<i>Opération Éclairage</i>	P4
<i>Octobre 2009</i>	
DÉPLACEMENTS	
<i>Plan de déplacement d'entreprise et promotion du vélo</i>	P5
AMÉNAGEMENTS	
<i>Une longueur d'avance</i>	P6
<i>La Centenaire</i>	P7
<i>Campagne d'éclairage à Valenciennes</i>	P8
<i>Correspondant malgré moi</i>	P8
<i>Cyclistes et piétons au pont d'Essars</i>	P9
BOUGEONS !	
<i>Journée mobilité du PNRSE</i>	P10
<i>Casque et gilet fluo doivent rester facultatifs !</i>	P11
MÉCANIQUE	
<i>Ça roule pour les ateliers vélos !</i>	P12
GRRR...	
<i>Cyclistes en danger</i>	P13
<i>Arnaque au Vélip'</i>	P13
BELLE PLUME	
<i>Hédimerqse</i>	P14
MÉMOIRE	
<i>L'antivol d'Alphonse</i>	P15
BOUGEONS !	
<i>À Hazebrouck</i>	P16
BALADES	
<i>Cyclotour pour la Paix 2009</i>	P17
<i>Voies vertes dans l'Avesnois</i>	P18
<i>Ronde des sorcières</i>	P18
<i>Le salon de La Bassée</i>	P19
<i>À Verdun</i>	P19
<i>Rencontres ADAV-AF3V-RANDO/VELO</i>	P19
VOYAGES	
<i>TransEuropéenne 2010</i>	P20
<i>VVF-SUD : du nouveau !</i>	P20
<i>ALIARondiro</i>	P21
<i>Vélorution Universelle</i>	P21
<i>Vacances sans voitures</i>	P22
COURRIER	P23
L'ADAV Y ÉTAIT	P24-27
AGENDA	P28



Les cyclistes sauvent le climat

En France, le secteur des transports représente 26% des émissions réelles de CO2 en 2006. C'est le secteur qui fournit le moins d'effort pour Kyoto (+ 20% depuis 1990). En ville, c'est principalement la voiture individuelle qui est la cause de cette pollution. Le trafic urbain représente 40% des émissions engendrées de CO2 par les transports (et 70% des autres émissions polluantes).

Les cyclistes quotidiens épargnent des tonnes de CO2 chaque année et personne ne les remercie pour leur action de préservation du climat. Les alternatives à la voiture sur les courtes distances existent (vélo, marche, transports en commun). Prendre son vélo au lieu de la voiture pour effectuer 5 km, matin et soir, pour se rendre au boulot représente sur une année (200 jours) 180 litres d'essence, 430 kg de CO2 et plus de 270 € épargnés.

Le Fietsersbond Nederland a calculé que si tous les déplacements de moins de 7,5 km étaient réalisés à vélo, les émissions de CO2 seraient réduites de 2.4 millions de tonnes par an aux Pays-Bas. Cela représente une réduction de 6% des émissions dues au trafic aux Pays-Bas et 1/8 des objectifs de Kyoto. Plusieurs pays européens encouragent fiscalement l'usage du vélo (prime vélo de 20 cent €/km en Belgique). La promotion de la circulation des bicyclettes et des piétons est d'un coût peu élevé et d'une grande efficacité.

Des études allemandes démontrent que les changements modaux permettent 25% des réductions du secteur transport (les autres sont les renouvelables (bio-carburant), l'augmentation de l'efficacité des avions, l'augmentation de l'efficacité des voitures). Sans adaptation de la ville (fermeture des centres-villes au trafic auto, généralisation des aménagements cyclables, des bons parkings vélos, amélioration des transports publics, autopartage, urbanisme durable, etc.), les changements modaux sont difficiles à mettre en œuvre. Nos villes sont congestionnées. Plus de 70% des citoyens de l'Union européenne vivent dans des zones urbaines et 90% d'entre eux souhaiteraient que la circulation y soit mieux gérée (apaisée).

Copenhague - Décembre 2009

Nous étions plusieurs membres de l'ADAV parmi les 40 lillois à prendre place à bord du bus affrété par la mairie de Lille à destination de Copenhague le jeudi 10 décembre.

Arrivés le vendredi midi, les premières images qui nous ont marqués furent ces centaines de vélos stationnés devant la gare de Copenhague. Vélos d'ailleurs très peu attachés (simple cadenas de roue arrière, aucun point fixe...), impressionnant ! Beaucoup de vélos en circulation également, la plupart du temps sur des pistes cyclables à un niveau intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Troisième aspect qui ne nous a pas échappé : le nombre de triporteurs ! Notamment pour transporter les enfants qui dorment bien au chaud sous une pile de couvertures !

Mais nous n'étions pas tout à fait là pour nous extasier devant ce paradis du vélo ! Le vendredi, nous avons eu la chance de rencontrer des négociateurs du Réseau Action Climat et d'ENDA, une ONG du Sud. Ils nous ont expliqué le déroulement des négociations, l'état des avancées et leur pessimisme par rapport à la situation actuelle des débats.

Le samedi 12 décembre a été l'occasion de participer à la mobilisation des citoyens concernant le changement climatique et notre volonté que le sommet de Copenhague débouche sur un accord avec des engagements importants. Une première manifestation pour s'échauffer le matin ! La seconde qui démarra à 14 heures rassemblait 100 000 personnes d'après la police locale. Le cortège était impressionnant : citoyens de tous âges, toutes provenances, toutes catégories, affublés de banderoles, panneaux, déguisements d'ours blancs ; des familles avec des triporteurs remplis d'enfants endormis ; des militants scandant des phrases reprises par tous « What do we want ? » « Climate

Faudra-t-il un Grenelle de l'environnement urbain pour ne pas oublier le vélo de la politique de développement durable ? Un exemple, en France, la mobilité douce est trop souvent absente des projets d'éco-quartier. La commission européenne vient de sortir un livre vert de la mobilité urbaine en septembre 2009. C'est la preuve que le sujet a de plus en plus d'écoute.

Vélo-city, la conférence internationale sur le vélo aura lieu en juin 2010 à Copenhague. De l'avis des organisateurs, le vélo est le test crucial des collectivités qui veulent agir pour la réduction des gaz à effet de serre et démontrer que cette réduction procure une meilleure qualité de vie et une population en meilleure santé. Pour atteindre une nouvelle réduction des rejets de CO2 de 20 % d'ici à 2015, Copenhague compte faire passer la part des cyclistes de 37% à 50%.

Luc Coveliers

Une mobilité urbaine plus efficace et plus verte :

ec.europa.eu/news/transport/090930_fr.htm

www.stopclimatechange.net/index.php?id=23

Vélo-city 2010 à Copenhague : www.velo-city2010.com



justice ! »... C'était encourageant de voir toutes ces personnes venant des quatre coins de la planète mobilisées pour la même cause. Dommage que les décideurs en aient si peu tenu compte.

Le dimanche, nous avons pris la direction de Malmö en Suède pour visiter deux écoquartiers. Là aussi, la part faite au vélo faisait rêver !

Retour le lundi midi, la tête encore remplie de toutes ces découvertes et plus motivés que jamais !

Sabine Geneste



Au-delà des bonnes intentions initiales et des frustrations engendrées par son échec, le sommet de Copenhague ne doit pas nous faire oublier que notre avenir, c'est ici et maintenant : on sous-estime trop souvent le pouvoir et l'influence des collectivités territoriales sur notre cadre de vie, attachant trop d'importance aux grandes déclarations et vœux pieux des dirigeants nationaux. Les associations ont un rôle déterminant à exercer auprès de ces collectivités : vigilance sur l'intérêt général des investissements envisagés, démarche citoyenne et partenariat pour un exercice de la politique qui soit réellement au service de la cité.

L'ADAV compte maintenant plus de 1400 adhérents. Parmi eux, près d'une trentaine de correspondants locaux, répartis sur l'ensemble de la région ; ils exercent une sorte de veille cycliste dans leur secteur, en collaboration avec les salariés de l'association, et animent éventuellement un groupe d'adhérents. Le succès de la manifestation béthunoise au pont d'Essars du 10 octobre dernier, et son retentissement dans la presse, a rappelé que cyclistes et piétons sont encore trop souvent les oubliés, en toute illégalité, des projets de voirie, et souligné l'importance des associations comme groupe de pression pour rappeler, par le dialogue participatif ou la manifestation sur le terrain, leurs engagements aux élus et techniciens.



De nombreuses communes sont encore dépourvues de correspondant local : si la démarche partenariale qui a fait le succès de l'ADAV depuis plusieurs années vous semble fructueuse et susceptible d'aboutir chez vous, n'hésitez pas à proposer votre candidature ; des journées de formation sont prévues deux fois par an à votre intention.

Pour faire vivre les orientations de l'association décidées en assemblée générale, et assurer l'harmonie entre les tâches de la dynamique équipe des salariés et les initiatives des adhérents bénévoles, le conseil d'administration se réunit plusieurs fois par an et ses membres échangent régulièrement : son renouvellement nécessite chaque année plusieurs candidatures, et celles-ci seront d'autant mieux accueillies qu'elles émaneront d'adhérents n'y étant encore jamais été élus.

Les salariés, les correspondants locaux et les administrateurs de l'ADAV vous souhaitent une belle année 2010 aux pédalées généreuses, et vous donnent rendez-vous, le samedi 30 janvier à la MRES à Lille, pour notre assemblée générale annuelle : nous nous y interrogerons sur « les conditions de la réussite d'une politique cyclable ».

Benoît Cousin

AD LITTERAM

Fietsberaad ?

Le Fietsberaad, ou Conseil du Vélo, une institution dédiée à la promotion du vélo auprès des instances officielles

On pourrait le comparer à un CERTU dont l'unique mission serait de diffuser les bonnes pratiques pour l'obtention d'aménagements cyclables adaptés, de la voirie aux services tels que le stationnement sécurisé des vélos et l'intégration « d'ondes vertes » pour les cyclistes.

Il est assez récent de constater qu'avec l'engouement des villes européennes pour la prise en compte du vélo dans les politiques d'aménagements, les Pays-Bas se soient enfin rendu compte de leur singularité dans ce domaine, chose qui jusqu'à présent relevait plutôt d'un état de fait. On assiste même à une concurrence avec le Danemark, qui semble le pays le plus à même de prétendre un jour au titre de « royaume du vélo ». Le Fietsberaad est régulièrement amené à présenter les particularités du « système vélo néerlandais » (le masterplan fiets) aux décideurs étrangers.

Le site de cet organisme est une mine d'informations, la plupart en néerlandais et en anglais, mais dont certaines sont en français :

www.fietsberaad.nl



Sébastien Torro-Tokodi

C'EST LA FÊTE !

Prochaine fête du Vélo

La fête du vélo aura lieu cette année les samedi 5 et dimanche 6 juin. Comme l'année dernière, l'Association Droit Au Vélo proposera à Lille son habituelle Broc' à vélo, ainsi qu'un village des acteurs du monde du vélo, du marquage contre le vol, un atelier d'aide à la réparation et deux balades.

Cette année, en plus de ses partenaires habituels, l'ADAV s'associera avec le collectif de l'Entorse. Ce collectif organise des festivals explorant les croisements entre l'art et le sport. En 2010, le vélo sera à l'affiche du festival, qui se déroulera en avril et mai. La fête du vélo viendra clôturer cet événement.

Pour cette grande fête du vélo, l'idée d'organiser une « convergence » des groupes, pour permettre aux cyclistes plus ou moins éloignés de Lille de rejoindre cet événement d'importance, a émergé. Les différents groupes partiraient le samedi 5 juin au matin pour arriver en début d'après-midi. Chacun pourrait ensuite participer à la balade au départ de la Grand Place à 14 heures, à la broc à vélo, qui durera toute la journée à la gare Saint-Sauveur, et/ou assister aux spectacles de rue.

Nous recherchons des bénévoles pour participer à l'organisation de cette fête, ainsi que des personnes susceptibles d'organiser des itinéraires de convergence et assurer l'encadrement des groupes. Si vous êtes intéressés, n'hésitez pas à nous contacter par mel (info@droitauvelo.org) ou par téléphone. Une réunion de préparation de cette fête du vélo, ouverte à tou(te)s, est prévue le lundi 1^{er} février à 19h à la MRES (23 rue Gosselet).



Sabine Geneste

Mes courses à vélo ?

À Berne (Suisse), une enquête portant sur 1200 consommateurs a établi, en moyenne annuelle, le rapport entre la valeur des achats et la surface de stationnement utilisée par chaque client. Résultat : les cyclistes ont une rentabilité-stationnement plus élevée : celle-ci est de 7 500 euros par mètre carré alors qu'elle n'est que de 6 625 euros par mètre carré pour les automobilistes. Le volume des courses est souvent surestimé par les commerçants. Une étude réalisée à Graz en Autriche en 1982 a montré que seulement 4% des clients devaient rapporter chez eux des objets volumineux. La Fubicy a estimé la part des achats de plus de 10 kilos à 4%.

Les commerçants des centres-villes veulent plus de stationnements auto devant chez eux et surestiment leur clientèle automobiliste. Un commerce est attractif lorsqu'il est situé dans un noyau commercial varié (dans les enseignes et les services), sécurisant, propre... et accessible. Une voiture ventouse coûte cher à la commune, en mètre de voirie utilisé et aux commerçants, en chiffre d'affaires perdu.

Les hypermarchés sont une catastrophe écologique. La consommation d'énergie par tonne livrée des poids lourds approvisionnant le supermarché est un peu plus grande que pour les hypermarchés (+ 17%), mais l'énergie consommée par kilo d'achat imputable aux clients est presque trois fois plus forte. Les hypermarchés placés en périphérie font supporter aux ménages le transport final des marchandises (6% seulement des clients y viennent à pied ou à vélo). La concurrence entre commerces des centres et les hypermarchés en périphérie est de plus en plus rude.

Un bon porte-bagages et des sacoches permettent de transporter jusqu'à 30 kg, mais il faut des modèles de parking vélo qui permettent de bien cadenasser son vélo par le cadre et la roue avant et d'éviter de voiler les roues. Certains supermarchés ont fait des efforts, mais la plupart ne proposent que des modèles plie-roues.

Vélo et commerce forment un vrai tandem : faire la promotion du vélo, c'est faire la promotion du commerce de proximité. Vélo-Cité à Bordeaux, en partenariat avec la Mairie de Bordeaux, l'ADEME et l'association des commerçants viennent d'organiser un jeu concours « Mes courses à vélo » dans le but d'encourager l'ensemble des Bordelais à utiliser le vélo comme moyen de déplacement privilégié pour aller faire leurs courses et les orienter vers les commerces de proximité. Cela permet de diffuser des messages tels que « Le cycliste est un client fidèle qui dépense plus » et « Face à la congestion des villes et au manque de places de stationnement, les cyclistes sont les clients de demain ». Cette opération a été primée par l'ADEME. Le jeu est une tombola chez les commerçants participants. Des arceaux provisoires ont été installés par la Mairie. Ils sont restés après l'opération.

Sur les 10 m² d'une place de stationnement voiture, on peut facilement installer 4 arceaux (pour vélos). Ce qui représente, compte tenu du taux d'occupation des véhicules, jusqu'à 8 fois plus de clients et 5 fois plus de chiffre d'affaires.

Luc Coveliers

Opération 2009 « Mes courses à vélo » : <http://velo-cite.org/spip.php?rubrique53>



Opération Éclairage - Octobre 09

Durant l'hiver et avec le changement d'heure, il n'est pas rare de devoir rouler de nuit et malheureusement il est trop fréquent de croiser des vélos non éclairés. L'Association Droit Au Vélo, consciente de ce danger, a souhaité informer et encourager les cyclistes à s'équiper pour plus de sécurité.

Du 20 au 27 octobre, les correspondants locaux d'Achicourt, Arras, Lille, Lomme, Marcq-en-Barœul et Valenciennes se sont mobilisés pour participer à une « Opération Éclairage ». L'événement consistait à sensibiliser les cyclistes à l'importance de l'éclairage sur leur vélo. Stands d'information, diffusion de la fiche n°8 « À vélo la nuit, l'éclairage c'est vital ! », distribution de bons de réduction pour l'achat d'un système d'éclairage chez un certain nombre de vélocistes partenaires, atelier réparation, distribution de chasubles, bandes réfléchissantes, marquage des vélos contre le vol : les actions mises en place en soirée dans les différentes villes ont pris des formes variées. Avec un seul but : faire passer le message !

Cette première expérience a touché environ 200 cyclistes qui ont accueilli l'initiative très positivement. L'opération sera probablement reconduite en 2010 et, espérons-le, prendra de l'ampleur.

Sabine Geneste



Des opérations «Éclairage» à Arras, Lomme et Valenciennes



Plan de déplacement d'entreprise et promotion du vélo

De plus en plus d'entreprises soucieuses de l'impact « écologique » des déplacements motorisés de leur personnel et l'impact « économique » des bouchons sur l'accessibilité de l'entreprise s'engagent dans la démarche des plans de déplacements d'entreprise (PDE). Le vélo comme mode de déplacement efficace pour atteindre l'entreprise peut convaincre beaucoup d'employés. Le vélo offre en effet la garantie d'arriver à l'heure aux rendez-vous et éviter le stress, d'être plus en forme et moins souvent malade, d'arriver plus frais à son travail et d'être plus attentif... et plus efficace !

La première condition est naturellement l'installation d'un bon parking vélo. Au boulot, beaucoup de cyclistes ont des difficultés pour garer en sécurité leur vélo. Il n'y a en général que des mauvais plie-roues.

Organiser une cellule vélo ou un club de cyclistes d'entreprise / administration, cela peut aider pour obtenir de la direction des améliorations dans l'entreprise (installation d'un bon parking vélo sécurisé et de douches, amélioration des accès aux cyclistes, vélos d'entreprises...), mais aussi pour aider les cyclistes débutants à trouver des itinéraires et dans la remise en selle (promotion). En Angleterre, il y a de plus en plus de Bicycle User Groups (BUG).

En Europe, le réseau des hôpitaux Promoteurs de Santé montre l'exemple. Le vélo au quotidien est très bénéfique pour la santé et combattre l'obésité (20% d'obèses dans le

Nord – Pas-de-Calais !) Un bon exemple est celui des hôpitaux universitaires de Genève. En 2003, 12% des employés venaient à vélo au boulot.

À Toulouse depuis 5 ans, l'association VELO organise l'opération « Allons-y à vélo » (AYAV). Une semaine de promotion du vélo avant la fête du vélo, qui repose sur les adhérents et les sympathisants de l'association, ainsi que sur les médias locaux, mais aussi sur des entités (entreprises, administrations...) qui relaient les messages auprès de leurs employés avec leurs propres moyens de communication. Chacun peut contribuer en faisant connaître cette initiative, voire en participant à l'organisation d'animations locales dans une entité.

De la simple opération de communication chez certains à des initiatives plus notables chez beaucoup de participants (bus cyclistes, atelier de réparation vélo, déjeuner offert, pique-nique, tombola, remise de prix, etc.), chaque entité organise ses animations en fonction de ses moyens et de ses disponibilités. Un Challenge Inter-Entreprises permet de mettre en concurrence les entreprises qui font la promotion du vélo. Le principe est simple. Les entreprises choisissent une journée phare dans la semaine. Le jour venu, en comptant le nombre d'employés venant au travail en vélo, l'entreprise établit le ratio du nombre de cyclistes par rapport au nombre total de personnes présentes sur le site. Les entreprises sont classées en trois catégories de taille : moins

de 100 employés, de 100 à 500 employés et plus de 500. À Grenoble, l'ADTC organise aussi un challenge inter-entreprises avant la fête du vélo. Celui-ci a eu une dimension régionale en 2009. En Suisse et en Belgique, ce sont des actions nationales avec des gros moyens médiatiques et informatiques et sur des périodes plus longues.

À Toulouse, est née aussi l'association des bus cyclistes. Un « Bus Cyclistes » est un convoi de cyclistes guidé par un leader, circulant sur un itinéraire comprenant des « stations » avec des horaires de passage. Le leader étant le garant du respect des horaires, chacun peut rejoindre le bus à la station convenant le mieux au déplacement envisagé. Ce concept de « Bus Cyclistes » a été créé dans une dynamique de parrainage et d'information afin d'aider les nouveaux cyclistes. 105 lignes existent dans 11 villes françaises. En général, le bus marche les premiers vendredis du mois.

Pour tester une opération « Allons-y à vélo » ou mettre sur pied des bus cyclistes dans la Région Nord-Pas de Calais, l'ADAV a besoin d'adhérents référents prêts à sensibiliser leurs collègues et à proposer un bus cyclistes. Faites-nous savoir si c'est possible. La promotion personnalisée est la plus efficace.

Luc Coveliers

Web :

- Hôpitaux universitaires de Genève : www.hug-ge.ch/hug_cite/action_prevention.html#4

- Allons-y à vélo (Toulouse) : <http://toulouseallonsyavelo.free.fr>

- Challenge de l'ADTC : www.adtc-grenoble.org/spip.php?article44

- Velotaf le forum de celles et ceux qui vont à vélo au boulot : www.velotaf.com

- Bus cyclistes : www.buscyclistes.org/

- Bike to work (Suisse) : www.biketowork.ch/fr.html

- Bike to work (Belgique) : www.biketowork.be !



Parking vélo d'entreprise fermé avec un bon râtelier



Chasuble du Cycluc, le BUG de l'hôpital St Luc (Bruxelles)

→ Demande officielle de modification du bulletin d'adhésion

Suite aux agissements d'un individu déterminé par presque tous les moyens à faire adhérer les cyclistes qu'il rencontre, le service de harçèlements de l'ADAV demande la modification des bulletins d'adhésion comme suit.

J'adhère :

- De mon plein gré.
- Sous la contrainte.
- À l'insu de mon plein gré.
- Pour que Dark Vador me fiche la paix.

Jean Dewavrin

vice-président chargé des relations avec les adhérents

→ Controverse de Lille

Auditeur de Radio Campus, j'ai entendu Jean-Marc, l'animateur de l'émission « débit de laids » le samedi à 10 heures, dire « Je ne sais pas si tous les propriétaires de 4x4 sont des connards mais tous les connards en ont un. »

Il me semble avoir déjà rencontré des gens dont le comportement au volant m'a désagréablement surpris mais ils ne roulaient pas tous en 4x4. C'est d'ailleurs pour cela que j'évite d'utiliser la voiture : je ne suis déjà pas très malin, inutile d'aggraver la situation !

Jean Dewavrin



Les Pays-Bas, encore... et toujours une longueur d'avance

À l'initiative de Hubert Peigné, coordonnateur interministériel pour le Développement de l'Usage du Vélo, plus connu sous le nom de M. Vélo, une délégation française s'est rendue en octobre aux Pays-Bas pour un voyage d'études. J'en faisais partie en qualité de référent ECF (Fédération des Cyclistes Européens). Récit.

Depuis le dernier congrès de la FUBicy qui s'est déroulé en avril dernier à Lille, les relations entre notre fédération et son équivalent néerlandais, l'ENFB (Echte Nederlandse FietzersBond (Véritable Union Néerlandaise des Cyclistes)) ont pris une autre tournure. Après l'intervention en plénière de Jan van Embden, responsable de l'antenne d'Utrecht, pour nous exposer les caractéristiques de l'action de l'ENFB, une rencontre sur leur terrain s'imposait. C'est ainsi que nous avons été reçus à la mi-octobre par le directeur, Hugo van der Steenhoven, Jan van Embden et un autre administrateur de l'union.

Notre séjour a commencé par une visite de la ville d'Utrecht et de ses aménagements. J'ai personnellement été surpris par une augmentation certaine du nombre de cyclistes, j'avais en effet eu l'occasion d'y passer plusieurs mois en 2002 dans le cadre d'un échange linguistique. Cette tendance se remarque dans tout le pays. Les aménagements qui semblaient encore confortables il y a quelques années paraissent soudainement trop exigus pour permettre le passage de ces hordes de cyclistes.

Feu rouge quasi obsolète

Frappant est ce carrefour où les - trop - nombreux cyclistes sont obligés d'attendre deux cycles de feux pour pouvoir espérer continuer leur chemin. Mais c'est bien une exception, car contrairement à l'idée que l'on pourrait se faire, le cycliste hollandais ne supporte pas l'arrêt imposé. Dès qu'il se sent en sécurité, il passe, indifférent à la couleur émise.

C'est sans doute pour cette raison que nous avons eu l'occasion de découvrir une intersection où la Ville expérimente, à la demande de la Fietzersbond, la neutralisation des feux depuis six mois. Aucun accident n'a été relevé. Le tourne-à-droite comme un cédez-le-passage est autorisé depuis de nombreuses années au niveau national, sans ajout de signalisation particulière.

L'itinéraire concocté par nos confrères nous a amenés jusqu'au campus universitaire, à quelques coups de pédales du centre-ville, dont le plus remarquable est sans doute ce parc - Wilhelmina - coupé en deux par une véloroute (au sens littéral d'autoroute) au bord de la saturation.

Un projet de 22 000 places de stationnement

Le vol étant fréquent aux Pays-Bas, l'un des soucis majeurs du cycliste batave est de pouvoir garer son vélo en toute sécurité. Pour y répondre, la Province Utrecht cette fois, finance la mise en place de parkings aux tarifs très attractifs, gratuits la première journée pour certains, toute l'année pour d'autres. Un projet de 22 000 places est à l'étude à proximité de la gare centrale, l'une des plus fréquentées du pays¹ même si elle n'est « que la quatrième ville » en terme de population. Des systèmes de « stationnement de quartier » sont proposés sous diverses formes. De la plus rudimentaire, le fameux fietstrommel (littéralement tambour à vélo, à l'esthétique un peu trop archaïque au goût de certains), à la plus aboutie, un rez-de-chaussée d'immeuble complètement aménagé pour recevoir une trentaine de vélos, en passant par des sortes de cabanes qui peuvent très bien s'intégrer à un coin de rue. Le tout géré par la commune.

Cette visite s'est soldée par une rapide présentation historique de cette institution du lobby cycliste dont de bien nombreuses villes françaises auraient bien besoin. D'une structuration très centralisée, la Fietzersbond jouit,

avec ses antennes provinciales très actives, d'une représentativité respectée avec ses plus de 30 000 adhérents. Intéressant de voir que même à ce stade, le besoin reste fort de veiller à une prise en compte toujours meilleure des cyclistes dans les aménagements, quels qu'ils soient.

Houten, banlieue modèle

Pour preuve cette ville de la banlieue d'Utrecht, Houten. Elle a été élue Fietstad, ville du vélo, en 2008, par l'ENFB elle-même. Les panneaux d'entrée de ville le signalent fièrement. Une ville nouvelle pensée pour le vélo et le piéton. Le parti pris alors a été de recentrer l'aménagement urbain autour de la gare, et non plus autour du cœur historique. La voiture n'y est pas bannie, mais seulement repoussée en dehors des lieux de vie. Si les automobilistes souhaitent gagner les différents quartiers, une boucle périphérique en fietstraat (rue prioritaire au vélo) les oblige à contourner la ville. En revanche, les modes actifs sont invités à utiliser les nombreuses voies qui composent le réseau interne.

Pouvoir jouer dans la rue

Avec M. Peigné, nous nous sommes fait la réflexion que l'élément sans doute fondateur de cette politique d'apaisement de la circulation, c'est le droit pour l'enfant à jouer dans la rue sans dépendre de la surveillance des parents. Les espaces de jeux s'y retrouvent prépondérants. Le danger en est absent. Et ce danger, c'est bien évidemment l'omniprésence de la voiture.

Sébastien Torro-Tokodi

Association Droit Au Vélo
Nord - Pas de Calais
Référent ECF pour la FUBicy

¹ Utrecht est au centre du randstad, cette conurbation de plusieurs millions d'habitants qui va d'Amsterdam au nord à Rotterdam au sud.



Brève de guidon

→ Automobilistes pied à terre

Les trop rares pistes ou bandes cyclables de la métropole sont souvent dans un état déplorable (nids de poule, cassis) et encombrées de débris divers (verre notamment). En outre, lorsqu'elles sont interrompues (fin de voie, chantier) et que les cyclistes doivent rejoindre la chaussée, la priorité est systématiquement donnée aux voitures contrairement à ce qui se passe dans les pays civilisés (Pays-Bas). Le panneau « Cédez le passage » est même parfois doublé par l'indication « Cyclistes pied à terre ».

Si la volonté politique de favoriser les déplacements en vélo est réelle, pourquoi ne pas inverser la priorité avec un panneau portant la mention « **Automobilistes pied à terre** ». Cela forcerait ces derniers à pousser leur chère voiture sur quelques mètres et leur permettrait de réaliser enfin l'incongruité qu'il y a de déplacer une tonne de ferraille avec soi !

Bruno Macke

Place au vélo

Si vous avez un vélo de courses (j'entends un vélo avec lequel vous allez faire vos courses au marché plutôt que d'aller en bagnole en grande surface), pourquoi ne pas l'utiliser pour faire la promotion de ce véhicule silencieux, non polluant et peu encombrant ?

C'est très facile. Il vous suffit d'imprimer sur papier fluo au format 21x29.7 le message « **PLACE AU VÉLO** », de le glisser sous une pochette plastique et de l'attacher sur votre panier avant (par exemple).

Certains automobilistes vous feront la gueule mais vous entendrez souvent des piétons (notamment les enfants) reprendre gaiement ce slogan.

Bruno Macke

La Centenaire

Pour le centenaire du Grand Boulevard, la piste cyclable a été refaite, du moins dans la portion Lille-Croisé, secteur que j'utilise deux fois par jour depuis 10 ans.

Après l'abattage des peupliers, un nouveau revêtement est venu la recouvrir, les racines ont fait de la résistance ce qui a occasionné quelques rustines (normal pour une piste cyclable). Nous profitons aussi du nouvel éclairage, mais comme cet équipement est à la charge des communes, seule la ville de Marcq-en-Barœul a installé les nouveaux lampadaires, et cela fait désordre.

Maintenant, le plus dur reste à faire :

SÉCURISER

Faire respecter l'interdiction totale de circulation pour les engins à moteur. La largeur de la piste rend obligatoire cette mesure.

Lorsque vous croisez un scooter roulant à plus de 60 km/h et moi à plus de 20 (au mieux de ma forme), cela fait peur. Je me souviens d'avoir été le témoin d'un choc frontal entre deux livreurs de pizzas, il y a une douzaine d'années au niveau du Croisé-Laroche ; l'accident fut heureusement sans gravité. Ma fille cadette, à ce moment-là, s'était inquiétée du sort des pizzas.

Le nouvel éclairage démontre très « clairement » la nécessité d'équiper la piste sur tout le trajet. Cela permettra de mieux voir les piétons, les chiens avec au bout de la laisse leurs propriétaires, les vélos sans éclairage et les différents objets qui traînent sur la piste.

ENTREtenir

Le Conseil général est chargé d'entretenir la piste du Grand Boulevard.

Il faut savoir qu'après des coups de vent (de plus en plus fréquents), des branches encombrant la piste. Les feuilles de l'automne sont ramassées au printemps (sauf cette année pour cause de centenaire), les haies sont taillées une fois par an et les adventices, à la belle saison, s'étalent sur la piste. Les branches basses des arbres nous obligent à la vigilance pour les éviter. Même si les hivers sont de plus en plus doux, le salage ou le salage de la piste est oublié.

PRÉVENIR

À l'évidence, beaucoup ignorent que la piste est exclusivement réservée aux cyclistes et qu'elle peut être dangereuse ; la signalisation n'est peut-être pas suffisante. Aux carrefours, certaines voitures, en attente de prendre le central, passent au feu rouge pensant à tort avoir l'autorisation puisque le feu droit de la latérale passe au vert. Les tenues réfléchissantes doivent être préconisées pour les pratiquants de rollers ou les joggers attirés par le nouvel enrobé.

VALORISER

Depuis dix ans, j'observe que la fréquentation de la piste augmente. Je croise souvent les mêmes.

Certains viennent de Tourcoing pour rejoindre Lille. Beaucoup dans mon entourage sont prêts à franchir le pas mais ils estiment qu'il y a trop de dangers. Profitez de cet engouement.

Quelques idées :

Je propose de synchroniser les feux du tramway avec ceux de la piste cyclable. Ce fameux Mongy que nous ne croisons jamais. Sa fréquence aux heures de pointe donnerait de l'attrait et limiterait des risques inutiles aux impatientes. Techniquement, cela ne doit pas être très compliqué.

Sur certains carrefours, l'installation d'abris sécurisés pour les vélos serait à considérer afin de permettre à certains de prendre les transports en commun par mauvais temps.

IMAGINER

On peut rêver qu'un jour, l'affluence soit telle que l'on décide d'entreprendre les travaux de deux mini-tunnels cyclables (carrefours St-Maur et Clemenceau par exemple), d'abriter la piste au niveau des feux tricolores et d'achever l'éclairage si bien commencé. L'inauguration aura lieu pour fêter le cinquième anniversaire du centenaire du Grand Boulevard. Pourquoi pas ?

Éric Liberelle



Les racines percent déjà le bitume trop tendre
Photos Yves Dupire



LA BRÈVE DE DARK VADOR

→ Fainéantise

En écoutant une émission sur la radio RTBF, une personne expliquait qu'être courageux, c'était faire ce que l'on n'avait pas envie de faire. C'est donc bien la preuve que les cyclistes (au moins les adhérents de l'ADAV et les cyclotouristes) sont des fainéants.

Le vice-président Jean Dewavrin présente ses excuses à tous les cyclistes qui seraient choqués par cette brève.

OYÉ !

→ Avis au lillois

Si vous repérez des arceaux vélo mal scellés, n'hésitez pas à nous transmettre leur localisation précise. Une liste sera établie puis transmise à la Ville afin qu'ils soient refixés.

Merci d'avance !

Sabine

La campagne d'éclairage 2009 à Valenciennes

À l'initiative d'Alain, notre correspondant local de Valenciennes, il a été décidé de mener une action dans le cadre de la semaine sur « La campagne d'éclairage du cycliste en milieu urbain ».

Rendez-vous fut pris pour le lundi 26 octobre 2009 à 17 heures sur la place d'Armes de Valenciennes, nous avons le soutien de Sabine qui amenait avec elle le matériel pour graver les vélos et l'appui logistique de la ville de Valenciennes (stand et électricité).

À peine l'éclairage du stand était-il installé que les premiers cyclistes arrivaient mais, oh surprise ! L'intérêt se portait plus sur le marquage antivol des vélos que sur la campagne d'éclairage proprement dite. Rapidement avec l'aide des quelques adhérents présents : Claude aux enregistrements, Christine à la caisse, Jean-Louis au marquage pour aider Sabine, nous avons géré le flux des cyclistes.

Afin de fidéliser notre public et grâce au travail d'Alain auprès des marchands de cycles et de Christine auprès du Conseil général, chaque cycliste ayant fait graver son vélo est reparti soit avec un kit d'éclairage soit avec un gilet de protection du Conseil général.

L'ensemble de la manifestation fut couvert par l'équipe Web TV de la ville de Valenciennes qui diffusa dès le lendemain un petit film sur la télévision locale et le web.

Bilan de la soirée : une animation bien sympathique, concrétisation d'une adhésion à l'ADAV, marquage antivol d'une vingtaine de vélos et information d'une cinquantaine de badauds sur les règles et recommandations du bon éclairage du cycliste.

Je terminerai en remerciant pour son aide et sa participation l'association « La sécurité routière », avec qui nous menons régulièrement des actions communes.

Claude Bridelance



Correspondant ADAV... très local... malgré moi !



J'habite Saméon, village situé entre Orchieset Saint-Amand-les-Eaux, où l'on croise davantage de véhicules à 4 roues motrices que de vélos. Pourtant les choses ont bien changé lorsqu'en Juillet 2008, je parviens à publier un écocoste ayant pour but de promouvoir la « pratique du vélo utile », dans le bulletin municipal du village. De nombreuses personnes ressortent de leur garage le vélo qu'ils avaient un jour acheté en rêvant qu'à la campagne ils s'en serviraient pour de longues promenades.

Et puis, fin 2008, la rue du presbytère qui est en sens unique, passe en zone 30. Cette rue permet entre autres, d'aller d'une école à l'autre. Par conséquent le décret 2008-754 du 30 juillet 2008, qui introduit dans le Code de la route la généralisation des doubles sens cyclables en Zone 30, est applicable, ce que je m'empresse de signaler au conseil municipal.

Cela paraît simple, il suffit de mettre les panonceaux réglementaires et de matérialiser par de la peinture l'entrée et la sortie de la rue ; pourtant la municipalité s'y oppose, sous prétexte que cela va gêner les riverains et que le nombre de cyclistes est dérisoire.

J'essaie de convaincre individuellement quelques conseillers municipaux, certains me disent être favorables mais n'ont aucun pouvoir, on me dit que cela sera débattu en conseil municipal, que cela est très complexe à réaliser etc. ; bref on joue la montre en espérant que le projet tombe dans les oubliettes !

En avril 2009, je contacte l'ADAV en espérant que son pouvoir de conviction et ses arguments en béton feront avancer les choses. L'ADAV de Valenciennes envoie un courrier à la mairie de Saméon, après avoir vérifié et confirmé la véracité de mes arguments. Plusieurs semaines plus tard, la secrétaire de mairie prétend ne rien avoir reçu ! Bref c'est un retour à la case départ. En juin, je m'entretiens avec trois conseillers municipaux en insistant lourdement sur le fait que la responsabilité de la mairie est engagée car il y a défaut de signalisation, d'autant plus que des vélos circulent désormais à double sens (nul n'est censé ignorer la loi) malgré l'absence de panonceaux « sauf cyclistes ».

Le 6 juin 2009 je reçois un courrier du maire qui annonce la mise en place des panonceaux.

Trois mois plus tard il me faut relancer quelques conseillers municipaux, avec photomontage à l'appui (de ce qu'il convient de réaliser), pour que finalement les panonceaux et les bandes de peintures soient posés le 21 octobre 2009, soit presque un an après le passage en zone 30 de la rue.

Et voici le résultat en images !

Philippe ALLOGIO



Cyclistes et piétons au pont d'Essars

L'antenne du Béthunois de l'ADAV a organisé le samedi 10-10 à 10h10 un rassemblement de cyclistes et piétons au pont d'Essars pour demander des aménagements cyclables et piétons sécurisés.

Les voies navigables de France (VNF) et le conseil général du Pas de Calais ont entrepris d'augmenter le gabarit du canal d'Aire, qui délimite le Nord de Béthune. Pour cela, certains ponts ont été détruits, comme le pont du Long Cornet, alors qu'il était un itinéraire sécurisé pour les cyclistes qui, de Béthune, rejoignaient Hinges et ses environs. D'autres ponts ont été relevés, ou remplacés par un pont plus élevé, comme c'est le cas pour le pont d'Essars.

Début 2008, nous avons demandé au conseil général, des renseignements sur le futur aménagement. À l'époque, il nous avait été dit que le pont comprendrait trois voies de 3,5 m pour les véhicules, alors que le pont actuel n'en comporte que deux, et qu'il y aurait de chaque côté une bande multi-fonctions de 1,4 m. Nous avons alors principalement demandé :

- soit de réduire les voies auto à 3 m pour les inciter à ralentir, et faire deux bandes cyclables, une dans chaque sens, larges de 1,5 m, hors marquage, et préserver un trottoir pour les piétons qui ne sont actuellement pas pris en compte dans le projet ;

- soit de supprimer une des chaussées de 3.5 m. et réaliser des bandes cyclables et deux trottoirs ou des pistes cyclables au niveau des trottoirs.

Et nous avons dit qu'il était souhaitable que l'aménagement soit raccordé aux giratoires en prolongeant les bandes cyclables, ou pistes séparées si la place le permet, avec si possible une piste cyclable sur le pourtour des deux giratoires.

Nous n'avions pas eu de réponse formelle sur nos propositions et quand le nouveau rond-point fut ouvert à la circulation avec son embranchement sur le nouveau pont, nous nous sommes aperçus que la chaussée du pont ne faisait que 13 mètres de large, et que, si les plans primitifs étaient maintenus, il n'y aurait pas d'espace sécurisé, ni pour les cyclistes, ni pour les piétons.

La mise en service récente du nouveau rond-point, et de ses accès, à proximité du futur pont d'Essars, où passent 16 000 camions et voitures par jour, montrait que la sécurité des cyclistes et piétons n'était pas suffisamment prise en compte. Pourtant, de nombreuses personnes habitant Essars ou Locon vont travailler à Béthune à vélo.

De plus, rien n'avait été fait, en 2008, pour les cyclistes sur la route ouverte au nord de Béthune entre la déchetterie et le crématorium, qui emprunte le nouveau pont blanc au-dessus du port de plaisance.

Un adhérent, Pierre Acarie, alerta même la presse au moment de l'ouverture de la nouvelle bretelle d'accès et nous décidâmes alors d'organiser un rassemblement sur ce nouveau pont pour demander que les cyclistes et les piétons soient pris en compte.

Nous choisîmes le 10/10 à 10h10 et en informions la presse, les adhérents et sympathisants, ainsi que les usagers du pont. Le conseiller général, Raymond Gaquère, fit une conférence de presse la veille du rassemblement et vint nous rendre visite lors du rassemblement pour nous dire qu'il ne fallait pas nous inquiéter, que, selon lui, tout était prévu pour les cyclistes, comme il se proposait de nous le montrer, plans à l'appui, quelques jours plus tard.

Nous nous retrouvâmes une bonne centaine de cyclistes et piétons pour demander que la sécurité soit prise en compte, et que la loi LAURE sur la qualité de l'air, qui date de 1997, soit respectée (voir encadré). Certains arboraient des pancartes avec slogans comme : *Où sont les pistes cyclables ? 11 millions d'euros pour les autos, 0 euro pour les vélos... Où sont les trottoirs ? Le Conseil général envoie les vélos dans le canal... Pont d'Essars = Bazar... Dev'lo p'ment du râble, encore un lapin... À l'eau vélos Bobo... En France on ne construit plus de routes à 3 voies... sauf sur le pont d'Essars...* et des banderoles furent installées sur le parapet du pont ainsi que sur le rond-point. Des tracts furent remis aux automobilistes très compréhensifs. L'ambiance fut très conviviale. Monsieur Dominique Mesurolle, premier adjoint au maire d'Essars, soutenant à 100 % notre initiative, arbora son écharpe. Les riverains nous rejoignirent. La presse locale était là et a largement couvert l'événement. Les cyclistes de tous âges empruntèrent plusieurs fois la route qui relie les deux ronds-points, passant sur l'ancien pont.

Au moment où je rédige ces lignes, une première réunion a effectivement eu lieu avec le conseil général le 14 octobre et nous attendons les réponses aux différentes suggestions que nous leur avons faites, sachant que le plan présenté avait déjà pris en compte nos demandes antérieures... et, en attendant, un grand merci à celles et ceux qui sont venus ou qui nous ont encouragés.

Daniel Dourlens,

animateur de l'antenne de l'ADAV de Béthune (Tél. 03 21 57 44 12)



Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)

L228-2 : À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

JOURNÉE « MOBILITÉ » DU PARC NATUREL RÉGIONAL SCARPE-ESCAUT

Le jeudi 10 décembre, une journée « Mobilité », était organisée par le Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut, avec la participation d'élus de la communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut.

À cette occasion, les organisateurs nous ont invités afin d'intervenir sur le thème du vélo. C'est à la gare de Valenciennes que nous avons pris contact avec le groupe de participants, nous les avons ensuite guidés, à pied, dans la ville, sur un itinéraire où l'on pouvait rencontrer plusieurs types d'aménagements cyclables, afin d'en commenter leur conception. Michel Anceau, exemples à l'appui, a particulièrement insisté sur la nécessité de construire des aménagements fluides, sécurisés et soignés dans le détail de leur cheminement. Nous avons pu également évoquer l'importance du stationnement vélo, avec un mobilier urbain adapté.

Après cette balade pédestre, nous avons été reçus à la Mairie d'Anzin par M. Pierre-Michel Bernard, maire de la commune ; pour ceux qui s'en souviennent, c'est le fils de l'ancien champion de course à pied, des années 60, Michel Bernard.

Nous nous sommes ensuite rendus à la station de tram de l'Hôtel de Ville, pôle-relais, avec les bus, en direction de Raismes et Condé-sur-l'Escaut. Cette station est située au cœur d'anciennes friches industrielles, un programme de construction de logements, commerces et d'une médiathèque est commencé, l'arrivée du tram a été un vecteur important de la requalification de cette Zone Franche Urbaine.

De cette station, le site propre du tram emprunte, en direction de Denain, une partie de l'ancien cavalier Somain-Peruwelz (voie ferrée des houillères, reliant les fosses d'extraction), il est accompagné d'une aire piétonne que les cyclistes peuvent aussi emprunter. Ce cavalier, dans sa partie Anzin-Peruwelz, a été transformé en voie verte.

Il est à noter que l'on peut prendre son vélo dans le tram, en dehors des heures d'affluence.

La journée s'est ensuite prolongée à Vicq, petit village rural du Valenciennois. C'est aussi la première commune de l'agglomération à avoir offert, à ses habitants, une véritable zone de rencontre. Elle fut initiée, par M. Jean-Charles Dulion, maire de la commune, à l'occasion de la rénovation de la rue de l'Église, une rue fréquentée par les scolaires, comportant une voirie très large avec une circulation à double sens et souvent empruntée par des voitures roulant à une allure peu raisonnable.

Les élus ont choisi de réduire la chaussée et le stationnement avec une mise au même niveau de l'espace public entre murs. L'espace piétons, de couleur rouge, est délimité par des potelets en bois pour empêcher tout stationnement gênant. Cette rue est, maintenant, en sens unique, mais pourvue d'un double sens cyclable. Cette première zone de rencontre du valenciennois est vite devenue une curiosité, souhaitons qu'elle serve d'exemple pour les communes voisines.

Pour terminer cette journée, le dernier sujet traité concernait les vélos bus ou pédibus, Michel a pu apporter des informations pertinentes sur l'expérience de l'ADAV dans ce domaine.

Pour se déplacer, tous les participants à cette journée « Mobilité » ont utilisé le train, le tram, le bus et la marche. Mais le vélo comme mode de déplacement urbain ne semble pas encore bien perçu par la majorité des décideurs du Valenciennois. Cette journée nous a permis de prendre quelques contacts, en espérant qu'ils aboutissent à une prise de conscience pour améliorer les déplacements des cyclistes au quotidien.

Alain Legrand



Vicq, rue de l'Église – Entrée de la zone de rencontre



Vicq, rue de l'Église – Sortie de la zone de rencontre

Brèves de guidon

> Véhicule piégé

En circulant rue du Faubourg de Roubaix, j'ai vu un véhicule immatriculé en Belgique à l'intérieur duquel se trouvait un minuscule tee-shirt portant l'inscription suivante : voiture piégée. Ce n'est pas pour me vanter mais cela fait longtemps que je sais que la voiture est un piège. Un piège coûteux pour son utilisateur, pour les villes qui lui ont fait une trop grande place. Un piège parfois mortel, un peu plus souvent sanglant. Si cher que même la planète risque d'y laisser sa peau, sa croûte, devrais-je dire.

Cela dit, monsieur l'automobiliste belge, c'est très gentil de votre part de nous prévenir. J'espère qu'un jour, votre message passera...

Jean Dewavrin



A vélo, casque et gilet fluo doivent rester facultatifs !

La Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières envisage de rendre le port du casque et du gilet fluo obligatoires pour les cyclistes de moins de 16 ans. Ce serait faire passer le vélo pour un véhicule dangereux alors que c'est un moyen de déplacement vertueux qui apaise la circulation urbaine et contribue au quotidien à la lutte contre le réchauffement climatique. L'Etat français doit agir sur les vraies causes que sont la vitesse, l'alcool et l'inattention au volant pour atteindre l'objectif de moins de 3000 morts, fixé par le président Sarkozy.

Pour cela mieux vaut encourager le développement du vélo et réduire les abus de l'automobile. Inciter les jeunes à se déplacer à vélo, c'est améliorer leur sécurité en freinant l'usage du deux-roues motorisé. Laissons aux cyclistes le soin de veiller à leur sécurité par une vigilance active, et de choisir librement de porter un casque ou non. Amalgamer le vélo quotidien et la pratique sportive serait une ineptie. Notre pays aurait tort de se singulariser négativement par rapport à ses voisins européens alors que les déplacements à vélo ont chez nous une forte marge de progression.

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⁽¹⁾.

Inefficace : Dans les rares pays qui ont rendu le casque obligatoire (Australie, Nouvelle-Zélande), la fréquence des accidents graves et des lésions crâniennes, rapportée au nombre de cyclistes, n'a pas diminué⁽²⁾.

Inutile : Les pays européens exemplaires en matière de politique cyclable comme les Pays-Bas ou le Danemark se sont bien gardés de rendre le casque obligatoire, celui-ci étant peu porté en-dehors de la pratique sportive. D'autre part, en Suisse, au Québec et en Grande-Bretagne, le nombre de victimes cyclistes a baissé pendant que la pratique du vélo augmentait. Le succès de Vélo'v et Vélib produit le même effet en France⁽³⁾.

Contre-productive : L'obligation de porter un casque ferait rapidement chuter le nombre de cyclistes urbains (la baisse a été de 30% en Australie, et a même atteint 90% chez les collégiens de 10 à 16 ans et les jeunes filles). Par son effet dissuasif, cette obligation aurait un impact négatif sur la santé publique et l'environnement⁽⁴⁾. En outre, laisser croire que le vélo est aussi exposé que les deux roues motorisés risque d'amplifier la tendance des adolescents à passer du vélo au cyclomoteur, avec des effets très négatifs sur la mortalité routière⁽⁵⁾.

Collectivités territoriales, entreprises et associations sont aujourd'hui engagées pour promouvoir les déplacements à vélo, et en cela elles relayent l'action du Gouvernement pour le développement durable. Casque et gilet fluo obligatoires à vélo iraient à l'encontre de ces engagements. Pour améliorer la sécurité et convaincre de plus en plus de nos concitoyens de se déplacer à vélo, mieux vaut faire aboutir la démarche du Code de la rue.

**L'Association des Départements et Régions Cyclables,
L'Association Française de développement des Véloroutes et
Voies Vertes, Club des Villes et Territoires Cyclables,
La Fédération Française de Cyclotourisme, La Fédération
Nationale des Associations des Usagers des Transports,
La Fédération française des Usagers de la Bicyclette**

Communiqué de presse du 4 janvier 2010

(1) Dans les accidents de la circulation, le vélo représente, en 2008, 3,5% des tués et 4,7% des blessés, mais aussi 4% des déplacements, et le pourcentage de blessés touchés au crâne est de 17% chez les cyclistes, 24% chez les automobilistes, et 26% chez les piétons. Les jeunes de moins de 14 ans ne représentent que 11%, et les plus de 65 ans 31%, des cyclistes tués (source : ONISR et CERTU).

(2) Les ratios entre nombre de blessés cyclistes / piétons, ou crâne / autre organe touché, n'ont

pas changé, alors que le pourcentage de cyclistes casqués a augmenté (sources : Dr D.L. Robinson, University of South Wales ; J. Merallo, Congrès international Velo-City 2007).

(3) A Paris, entre début 2007 et juillet 2008, le nombre de cyclistes a augmenté de 70% avec Vélib, et le nombre d'accidents n'a augmenté que de 21%, ce qui signifie une diminution du risque.

(4) Se déplacer à vélo, une demi-heure par jour à vitesse modérée, réduit d'un facteur 2 les risques cardiovasculaires, première cause de mortalité en France. 30% de cyclistes en moins, ce serait 500 Millions de dépenses de santé supplémentaires (source : Francis Papon, INRETS, Recherche Transports Sécurité, n°77, oct.-nov. 2002).



→ Première à Mons-en-Barœul.

Alors que la concertation est toujours en panne à Mons-en-Barœul (il n'y a toujours pas de rencontres régulières entre l'ADAV et la mairie), quatre doubles sens ont été aménagés.

Le premier entre l'intersection de la rue du Général-de-Gaule et de la rue du Quesnelet. Il permet aux cyclistes de suivre la rue du Général-de-Gaule en évitant l'intersection (gérée par des feux tricolores) avenue Marc-Sanguier, boulevard Napoléon-Premier. Le second dans la rue Montesquieu autorise la descente vers la rue Parmentier. Un Monsois cycliste demeurant dans cette rue doit rudement apprécier cet aménagement.

Le troisième situé dans la rue du Becquerel permet aux cyclistes de se diriger vers le secteur monsois proche de Lille-Hellemmes. Le quatrième est situé dans la rue Parmentier et permet aux cyclistes d'accéder à la station Mons Sart en évitant une grosse partie de l'avenue des Acacias et son feu tricolore

gérant l'intersection avec la rue Jean-Jaurès. À la sortie de cette rue, le cycliste peut choisir entre se diriger vers la rue Mirabeau ou rattraper l'avenue des Acacias via un astucieux « cédez le passage ». J'avoue que, par habitude, il m'arrive encore de passer par l'avenue des Acacias. J'espère que cela ne durera pas. Petite précision : cet aménagement avait été demandé la première fois par l'ADAV en (ou avant) ...1999 ! Le maire de l'époque n'avait pas donné suite mais s'était empressé de réaliser un stationnement bilatéral. (voir L'Heurovélo N°25)

Voilà des aménagements bien judicieux qu'auront l'occasion d'apprécier, je l'espère, les cyclistes circulant à Mons.

Le correspondant local ne peut plus argumenter de son inefficacité (voir L'Heurovélo N°56) pour tirer au flanc.

Jean Dewavrin

Atelier vélo de l'ADAV nouvelle formule : une demande croissante !

C'est en 2006 qu'est né le premier atelier vélo « d'aide à l'entretien et aux petites réparations » de l'ADAV à l'initiative de bénévoles de l'association.

Il s'agissait dès le départ d'une formule qui n'a pas changé au fil du temps : tous les premiers samedis du mois de 10 h à 12 h à la MRES, des bénévoles donnent un coup de main et un peu de leur temps à des cyclistes en galère. Crevaision, freinage, éclairage, réglages en tous genres ou tout simplement une petite révision de l'essentiel sont le quotidien des situations rencontrées par tout cycliste. Depuis 2008, l'idée d'une évolution de l'atelier a fait son chemin : augmentation de la fréquence des ateliers ? Formation ? Local fixe ? Matériel ? étaient les principales interrogations des bénévoles face à la demande croissante en terme de réparation et au besoin d'améliorer les conditions pour un bon déroulement de l'atelier.



Dans la cour de la MRES

Depuis un an, de nombreuses réponses ont été apportées, notamment par la mairie de Lille qui a tout d'abord attribué une subvention supplémentaire pour l'achat de matériel et d'outillage. Désormais, nous disposons de portants pour réparer les vélos, de toute une panoplie d'outillage et d'une nouvelle plaquette de communication. Une deuxième machine pour marquer les vélos contre le vol est disponible également.

Il a été aussi proposé plus récemment la mise à disposition d'un ancien local Numericable, rue Delezenne à Lille, par la mairie. Ce local permettrait de faciliter le déroulement des ateliers, de stocker du matériel et des pièces de vélos plus facilement, ainsi que d'augmenter d'autant plus la fréquence des ateliers. Le local serait réaménagé en 2010 par la mairie, pour une ouverture fin 2010-début 2011. Prenons patience...



Le futur local

Également, dans le cadre du projet de développement de l'atelier, le hasard des rencontres a permis de faire la connaissance des animateurs du foyer de jeunes travailleurs (FJT) « Béthanie ». Ce foyer organise tous les vendredis soir des sorties vélos, parmi d'autres activités, pour les jeunes locataires. De notre côté, dans une démarche de recherche d'un local et d'une augmentation de la fréquence des ateliers, un intérêt commun est vite ressorti : un prêt de leurs locaux pour organiser une activité autour du vélo : c'est comme cela qu'est née depuis septembre 2009 une deuxième session par mois : un atelier de réparation des vélos de 18 h à 20 h tous les troisièmes mardis du mois au FJT Béthanie. Une occasion supplémentaire de faire connaître les activités de l'ADAV, de proposer une aide supplémentaire et de susciter éventuellement une vocation ou tout du moins d'éveiller un attrait pour le vélo chez les jeunes du foyer.

Quel bilan retirer de cette nouvelle formule ? Quadruplement positif !

Eh oui, on aurait pu s'attendre à un étalement de la fréquentation de l'atelier sur les deux sessions mensuelles mais en réalité, le quasi-quadruplement de la fréquentation est constaté ! À l'atelier vélo, on ne connaît pas la crise...

En 2008, il y avait en moyenne 12 personnes par mois (un atelier par mois).

En 2009, nous en sommes à 45 personnes par mois (depuis la nouvelle formule de deux ateliers par mois) soit en moyenne 22 personnes par atelier.

Ce succès est une belle surprise mais l'intensité des ateliers est d'autant plus forte pour les bénévoles. Heureusement, de nombreuses personnes sont arrivées à l'atelier cette année, une première fois en tant que « demandeurs » et sont revenus en tant que bé-

névoles réguliers ! Ce renversement de rôle est un des points positifs supplémentaires : une plus grande acquisition en terme d'autonomie pour les cyclistes en panne de vélo et une meilleure transmission des savoir-faire : on n'emploie pas tous les mêmes mots pour expliquer quelque chose, serait-ce une forme d'éducation populaire réussie ?...



Dans la cour de la MRES

Autre bonne nouvelle, l'adhésion non obligatoire à l'ADAV est proposée et remporte un franc (€) succès ;-)

Enfin, les ateliers peuvent aussi être l'occasion de parler allemand, anglais, espagnol, etc. Eh oui, de nombreux cyclistes et bénévoles sont originaires des quatre coins du monde et de passage à Lille pour une plus ou moins longue durée !

Il y a toujours à faire lors d'un atelier, alors n'hésitez pas à passer donner un peu de votre temps et partager de bons moments !

Guillaume Flament



HUM !



Avec le développement fulgurant du moteur à explosion, c'est la planète qui va péter.



Crevaision, problème de freins, vitesses, éclairage ?

Ville de Lille

ADAV

Possibilité de faire marquer votre vélo contre le vol

Rendez-vous à l'atelier d'aide à la RÉPARATION DE VÉLOS

Association Droit Au Vélo
siège : 23 rue Gosselet - 59000 LILLE
03 20 86 17 25
info@droitauvelo.org - www.droitauvelo.org

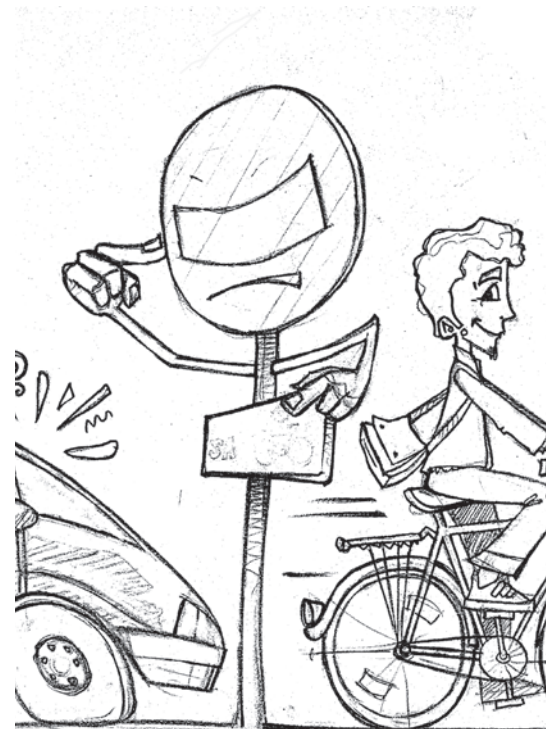
Les cyclistes en danger ? Une question de signalisation !

Début novembre, 8 h30 heure de pointe, en contresens vélo rue Gombert à Lille, j'ai entièrement priorité, mais méfiante, je capte le regard du conducteur déjà engagé dans le carrefour avant de passer. Celui-ci s'arrête en mordant légèrement la piste cyclable (il devait la traverser pour tourner à gauche), ce qui m'oblige à passer à 20 cm de son véhicule (la place restant entre lui et le trottoir). Malheureusement, la conductrice de la voiture de derrière, toute occupée à vérifier à droite si le passage était libre n'a pas remarqué que la voiture était à l'arrêt et l'a heurtée, celle-ci a donc fait un bond en avant et m'a percutée à son tour. Pompiers, constat, hôpital, conductrices choquées... J'ai eu un accident finalement sans gravité : je n'avais pas ma fille à l'arrière. Des témoins m'ont alertée en s'exclamant que des cyclistes tombaient toutes les semaines à ce carrefour, les pompiers en disant que la mairie avait dessiné des pistes cyclables pour se donner bonne conscience sans en estimer la dangerosité, le réparateur de vélos en affirmant que le nombre d'accidents était en

augmentation. Alors je vous dis : faites attention, les pistes cyclables concernent tous les véhicules et seuls les cyclistes semblent les remarquer : elles sont trop discrètes, elles cessent d'exister ou sont en pointillés dans les carrefours et c'est à nous de les rendre plus visibles ? Malheureusement, dans ce cas il est souvent trop tard ! Exigeons que des stops ou des feux soulignent notre priorité pour qu'une vraie place nous soit accordée dans la ville et non plus cette tolérance souvent méprisante...

Un petit coup de gueule pour terminer : la piste cyclable en contresens de la place Rihour à côté du monument aux morts est systématiquement utilisée comme deuxième file de parking pour les voitures, quand ce ne sont pas les bus et le samedi soir, surtout en ce moment période de Noël, devinez qui trône en tête de ce cortège immobile qui pourrait devenir funèbre : les CRS !!!

Nolwenn Vandestien



Arnaque au Vélib'

Le 11 juin dernier, je loue un Vélib' en sortant de la gare du Nord ; premier incident : aucun ticket ne tombe de l'automate alors que toutes les étapes de la procédure ont été franchies. Je les réitère toutes et ce sont alors deux tickets qui furent mis à ma disposition.

J'utilise des vélos les 11 et 12, étant en congrès à Paris ces jours-là et les remets à des emplacements libres ensuite. En consultant mon relevé de compte bancaire quelque temps plus tard, je découvre la ligne suivante :

**30/06/2009 : FACTURE CARTE DU 110609
VELIB AUTOMATE 92 75 PARIS CAR
150,00**

Aucun avis ni facture n'ont précédé ce débit, que je découvre donc presque fortuitement.

Ma première lettre de réclamation part à Vélib' le 15 juillet, sans aucune réponse ; je tente alors les appels téléphoniques : avec beaucoup de patience, je parviens à joindre des employés, mais du service d'information, qui m'avisent que six semaines sont nécessaires pour instruire les réclamations, et qu'aucun contact téléphonique n'est possible avec le service ad hoc.

Six semaines et deux jours après ma première lettre, toujours sans réponse, je rappelle pour connaître les suites données à ma demande de remboursement ; on me demande alors si je connais le n° d'abonnement et le n° des stations où j'ai emprunté et reposé les vélos ; ayant demandé à mon employeur le remboursement de mes frais de location, il fut possible -à partir du numéro y figurant- de retrouver le second, correspondant au vélo qu'on m'accuse d'avoir gardé.

On me précise alors que six nouvelles semaines sont nécessaires pour étudier ces nouveaux éléments. Entretemps, le 2 septembre, j'avais envoyé un nouveau courrier, en recommandé celui-là, avec tous les numéros qui m'avaient été communiqués par téléphone ; le 2 octobre, je reçois enfin une première réponse à ma lettre du 15 juillet. On m'y réclame les informations qui ont déjà été transmises, ainsi qu'un document attestant que Vélib' m'avait débité de 150€ !

Quelles leçons tirer de cette mésaventure ?

- Le chiffre de disparitions de Vélib' diffusé dans la presse, s'il est calculé en incluant les vélos retournés mais non enregistrés est surestimé.
- En réclamant des numéros de tickets (que les utilisateurs jettent le plus souvent après avoir restitué le vélo), on doit éliminer sans doute neuf réclamations sur dix (alors qu'un débit bancaire laisse forcément des traces et qu'il est relié à un emprunt, lui-même daté et localisé).
- Avec des délais de traitement des réclamations anormalement longs (j'en suis personnellement à quatre mois), les personnes qui ont pu produire des numéros ont toutes les chances de se décourager.

Ces méthodes sont choquantes et doivent être dénoncées : aucun contact possible avec le service de réclamation, des réponses totalement dilatoires du service d'information (il faut six semaines pour traiter la demande ; le service a du retard ; ils ne vont plus tarder à vous répondre ; je ne peux pas vous passer le service de réclamation...), aucun historique tenu des lettres et appels téléphoniques envoyés (à chaque fois il faut donc raconter de nouveau son histoire). Il est par ailleurs inquiétant qu'une machine décide d'un débit bancaire (sans apparente validation humaine) et qu'aucune discussion ne soit ensuite prévue ni possible, avec les procédés décrits plus hauts.

Laurent Plancke



HÉDIMERQSE

C'était par une magnifique matinée de printemps. Le soleil se levait sur le village de Ghisallo tandis que les lumières rougeâtres s'apaisaient. Au loin on n'entendait rien à part les rires de deux enfants qui jouaient sur le terrain abandonné à proximité de la grande tour de guet, une de celles qui autrefois annonçaient l'arrivée d'un quelconque ennemi. C'était un vestige d'une période difficile pour le monde. La pollution des engins utilisés par les humains d'autrefois persistait encore dans la couche d'ozone. Cependant, cela n'empêchait pas les enfants de s'amuser.

Marthèlle commençait à se douter de l'idée de son ami, Sahuquet. Non loin du fameux terrain où ils jouaient depuis leurs 5 ans, avait été condamnée une partie à quiconque ; malheureusement, Sahuquet aimait un peu trop défier l'interdit et avait fini par avoir le désir d'aller voir de ce côté-là pendant que leurs parents étaient partis à bicyclette au marché de Milhau, le village d'à côté afin d'échanger la tomme faite ici avec le lait des brebis du bourg.

Elle attacha ses longs cheveux violets en une queue et scruta les environs de ses yeux jaunoranges pour surveiller d'une quelconque présence dérangeante. Elle avait comme un mauvais pressentiment. Lorsqu'elle comprit que personne n'était là, elle se calma en inspirant par le nez et expirant par la bouche.

Priant pour que ses mains arrêtent de trembler, elle suivit Sahuquet dans l'escalier qu'il venait de trouver. Tout cela ne lui disait rien qui vaille. Un escalier de pierre en ruine, une grotte souterraine sombre, deux braves enfants qui y entrent... cela ressemblait trop au scénario d'un vieil holo-film terrifiant comme ceux que regardaient leurs parents pour se faire peur. Elle chassa ces idées de sa tête et s'enfonça dans la pénombre.

C'est alors que Sahuquet émit une petite plainte. Il venait de se faire mal à cause de quelque chose de dur ! Il éclaira l'objet avec sa torche tout en déglutissant en silence. Soudain, il laissa tomber son flambeau d'étonnement. Là, sur le sol de granite, reposait une sorte de sarcophage. Les deux enfants hurlèrent. Comme rien ne se produisait, ils se calmèrent, non sans mal. Puis Sahuquet afficha une expression qui fit peur à Marthèlle. Faisant « non » de la tête, elle implora son complice de ne pas ouvrir le tombeau mais il n'en fit qu'à sa tête et fit basculer le couvercle de la tombe.

Sahuquet ouvrit la bouche pour pousser un cri mais aucun son n'en sortit. Il tourna son visage vers Marthèlle. Celle-ci constata que son ami était blanc comme un linge mais elle ne comprit pas pourquoi. Pour voir ce qui le terrifiait, elle s'avança vers la sépulture et comprit. Dans la tombe reposait une momie. Seulement, celle-là n'était pas comme celles des holo-films effrayants des parents. Elle ne ressemblait à rien que Marthèlle ou Sahuquet connaissaient.

Ne supportant plus les bruits de dents de Sahuquet qui claquaient, elle fit volte-face et secoua son ami de toutes ses forces. Celui-ci hochait la tête lorsqu'il fut remis pour faire comprendre à Marthèlle d'arrêter.

Ils entreprirent d'examiner la momie. Elle n'était pas humaine ! C'était certain. Elle avait une tête et un tronc avec des bras comme vous et moi, mais avec des roues de vélo à la place des jambes.

Sahuquet possédait un autre défaut que celui de désobéir aux ordres, il détestait ne pas comprendre. Et comme il ne comprenait pas ce qu'était cette chose embaumée, il s'approcha pour défaire les bandages. Marthèlle le regarda comme s'il eût été fou mais était trop terrifiée pour l'en empêcher.

Sahuquet défit donc les tissus et souffla lorsqu'il s'aperçut que la chose était faite de métal. Cependant, ni lui ni Marthèlle ne savaient de quoi il s'agissait et fouillèrent dans leur esprit pour savoir quoi que ce soit sur ce truc. Puis Marthèlle eut un éclair de génie. Elle reconnut l'objet comme étant une sorte de minotaure, comme celui d'une histoire de Dippe qu'avait raconté la vieille Aléthéia, la siquolog de Ghisallo.

Un petit crissement provenant de la chose obligea les enfants à reculer. Ils virent avec horreur la créature prendre vie et se lever sur ses roues. C'est alors qu'une voix rauque parvenant de nulle part s'adressa à Sahuquet et Marthèlle.

- Merci de m'avoir libéré jeunes gens, je vous en serai reconnaissant pendant le reste de ma vie... qui sera longue ! annonça la voix. Tout d'abord, pouvez-vous m'indiquer quel jour nous sommes aujourd'hui et dans quelle ville nous nous trouvons ?

- ... Nous sommes à Ghisallo... le deuxième jour de messidor de l'an 830 du nouveau millénaire ! Dit Sahuquet d'une voix un peu tremblante.

- Et vous qui êtes vous et pourquoi êtes-vous là ? Demanda Marthèlle, peu assurée.

- ... Je suis Hédimerqse. Et c'est une longue histoire. Puis la créature fit une pause comme si elle réfléchissait à ce qu'elle allait dire.

- Il y a mille ans environ les humains sont devenus désespérés lorsqu'ils se sont aperçus qu'il n'y allait plus avoir de pétrole sur la planète. Ils se sont mis à faire n'importe quoi et à écouter n'importe qui. Un type qui s'appelait Nicolas Tanghe est arrivé, plus malin, un peu bricoleur et surtout très manipulateur. Il a réussi à leur faire croire qu'en lui faisant des offrandes, il allait trouver une autre énergie aussi simple à utiliser. Ils sont tous tombés dans le panneau, ces idiots ! Les Élois, c'est comme cela qu'ils se nommaient, lui ramenaient nourriture, vêtements, bijoux, certains lui ont même présenté leurs filles nubiles pour qu'il les épouse, ce qu'il a toujours refusé. Cela a duré assez longtemps car il a vécu presque centenaire. Tout ce qu'il avait réussi à faire durant tout ce temps, c'est construire une machine mi-humaine, mi-vélo qui établissait des oracles.

- Vous ? Demanda Sahuquet.

- Oui, moi ! Rétorqua Hédimerqse. Mais c'est son fils qui m'a donné ce nom en référence à un héros cycliste des temps anciens. À la mort du père Tanghe, Edison, son rejeton, a voulu passer à la vitesse supérieure. Il a commencé à demander des jeunes filles vierges puis des sacrifices humains. Il disait qu'il allait obtenir de meilleurs résultats. Les habitants du village se

sont révoltés au moment où un couple de bûcherons crédules et pauvres lui conduisaient leurs deux enfants, Hansel et Gretel.

- Et alors ? Interrogea Marthèlle.

- Pour résumer, le nouveau et jeune chef du village, Adolfo Gonzalez est arrivé pour siffler la fin de la partie ! Il a mis une rouste au jouveuseau, l'a chassé des environs et m'a reprogrammé afin d'être activé à chaque fois que des petits malins de votre genre viennent fouiller dans le coin. Pour terminer, il a interdit le site à quiconque en invoquant une malédiction et en mettant au point ce petit simulacre de tombeau.

- Alors, c'est pour cela que tous les vieux du village disent qu'il ne faut pas venir ici ? Répliqua Marthèlle.

- Oui car en fait, Edison avait presque mis au point un nouveau moteur à explosion à base d'une plante qui ne pousse que dans la région, la cardabelle, et Adolfo avait compris que si ces travaux n'étaient pas gardés secrets, tout allait recommencer comme avant.

- Qu'est-ce qui allait recommencer comme avant ? Questionnèrent les deux enfants.

- Les guerres, la pollution, les dictatures, les riches, les pauvres,... Que sais-je encore ? Tout ce qui a causé la chute de la précédente civilisation humaine à cause du pétrole. Et moi, je suis là depuis tout ce temps pour m'assurer que personne ne continue ces études. Mais jusqu'à ce jour, personne n'avait encore osé braver l'interdit des lieux.

- Nous vivons en paix depuis près de mille ans, annoncèrent en chœur le garçon et la fille, comme s'ils récitaient une leçon apprise par cœur. Nos ancêtres ont trouvé le point d'équilibre; Nous nous habillons avec la laine de nos brebis et nous nourrissons avec leur lait, nos ruches procurent le miel en abondance, nos vergers et nos champs produisent quantité de fruits et légumes, nous faisons des échanges pour ce que nous n'arrivons pas à fabriquer, nos panneaux solaires et nos éoliennes nous fournissent une énergie inépuisable et plus puissante que tout. Et surtout, nous nous déplaçons à vélo.

- Visiblement, je n'ai plus qu'à retourner à ma veille éternelle ! Dit Hédimerqse.

- Alors avant cela, puis-je vous poser une question, puisque vous étiez oracle précédemment ? Osa Marthèlle. Est-ce que nous aurons une nouvelle bicyclette, lors de la prochaine ducasse du solstice d'hiver ?

- De mon temps, on appelait cela Noël répondit Hédimerqse en s'enveloppant de bandelettes. Et c'était un certain père Noël qui s'occupait de tout cela. Voyez avec lui !

Lady Cixi 5012- Patrick Eillum

Montredon du Larzac- Marsac Bas
août 2009

L'Antivol d'Alphonse Allais

Le vol des vélos n'est pas un phénomène récent. Une recherche bibliographique approfondie nous a permis de retrouver le texte qu'a écrit Alphonse Allais sur ce grave problème. C'était en 1899. Voilà qui ne nous rajeunit pas, comme se plaisait à dire l'auteur.

Bruno Macke

Sauvegarde des bicyclettes

De même que, sous la blouse d'un humble campagnard ou d'un modeste artisan, peuvent se percevoir les battements d'un coeur d'homme, de même aussi, sous la casquette élimée d'un simple contremaître, peut-on constater le grouillement sourd d'un cerveau de génie.

Si ces messieurs et dames veulent bien m'accorder une petite minute d'attention, on s'apercevra que mes paroles ne sont nullement mensongères, ni même exagératoires.

...Un des gros ennuis de la bicyclette réside en l'étrange facilité de son larcin.

Le cycle, en effet, a ceci de particulier qu'il sert à favoriser la fuite rapide de qui vient de le dérober, ce qui n'arrive point dans mille autres cas, comme, par exemple, le vol d'un sac de farine ou d'un lot d'escargots.

Frappés de cet inconvénient, les bécanciers les plus en vogue, cherchent depuis longtemps le moyen d'en pallier les funestes effets.

Ayons le courage de reconnaître que rien de sérieux ne fut encore accompli dans cette voie.

Il fallut qu'arrivât le simple contremaître à qui j'ai fait allusion un peu plus haut.

Le temps de se frapper le front, cet homme avait résolu la question, grâce à son petit appareil qu'il a baptisé le Pique-Cul.

Pourquoi, mesdames, cacher vos pudiques roseurs derrière vos éventails?

Et en quoi le mot de Pique-Cul vous effarouche-t-il tant?

Si élevées aux Oiseaux que vous puissiez avoir été, n'avez-vous donc jamais prononcé les mots gratte-cul, cul-blanc, cul-de-sac, etc., etc.?

Eh bien ! Alors ?

Je continue :

Sans entrer dans des détails de construction trop techniques, qu'il vous suffise de savoir que le nouvel appareil se compose d'une forte aiguille longue d'environ 5 centimètres et dissimulée sous la selle de telle façon qu'elle peut prendre, grâce à un ressort, la position verticale ou horizontale.

Une légère ouverture circulaire, pratiquée dans le pégamoïde de la selle, permet le passage à la pointe.

L'engin est complété par une bobine d'induction, dont un pôle correspond au guidon et l'autre à l'aiguille.

Et voilà!

Dès que vous êtes contraint d'abandonner votre machine, vous faites prendre à votre aiguille la position verticale, et vous vaequez tranquillement à vos occupations ou à vos besoins (cela ne regarde que vous).

Survient le voleur qui, d'un bond, saute sur votre machine avec l'agilité du sapajou lancé d'une main sûre.

Sous son poids, la selle fléchit et l'aiguille pénètre dans les parties les plus charnues de l'indélicat personnage.

Un courant électrique s'établit à travers son corps...

Ah! le pauvre, il ne va guère loin, car une pelle prochaine a bientôt fait de le livrer à la justice de son pays !

Alors, vous, après avoir remis en état inoffensif votre cruel petit instrument, vous continuez votre route par les campagnes embaumées.

Est-ce pas simple à la fois et charmant ?

Présentez-vous de ma part chez notre vieux Comiot, représentant du Pique-Cul pour toute la France.

Amenez, sans le prévenir, un de vos amis auquel vous ferez jouer le rôle de voleur, et vous vous amuserez bien.

Alphonse Allais, *Pour cause de fin de bail* (Fasquelle, Paris 1899)

Ma grand-mère faisait de la draisienne

Pour démontrer l'étonnante universalité du vélo, un sémiologue pourrait prendre l'exemple de la bicyclette, en soulignant les genres masculins et féminins que possèdent équitablement ses principaux composants :

- la roue et le pneu ;
- le dérailleur et la pédale ;
- la chaîne et le pignon ;
- la potence et le guidon ;
- le frein et la sonnette ;
- la dynamo et le phare ;
- le patin et la jante.

D'ailleurs, les deux mots les plus utilisés par le langage pour désigner l'invention du baron von Drais (1816) : le vélo et la bicyclette !

Yves Maerten



Semaine européenne de la mobilité à Hazebrouck : à vélo... on va plus vite qu'en auto... et on préserve la planète !

Les changements climatiques nous imposent de changer nos comportements : agissons pour une ville conviviale et cyclable !

Rappel du coût financier, écologique de la voiture, pour chaque individu et pour la collectivité, en incluant ses coûts cachés et pas uniquement le carburant.

En moyenne la voiture coûte environ 6000 € par an à chaque français. Or nous parcourons en moyenne environ 15 000 km par an. Soit un coût de 0,40 € par km ! (environ 36 € pour un aller-retour Hazebrouck-Lille en voiture, 15 € en train).

Selon l'ADEME (www.ademe.fr/particuliers/fiches/voiture) le coût annuel est de 5358 € pour une petite voiture essence, 7652 € pour une voiture moyenne diesel)

L'absurdité de l'usage de la voiture sur courte distance

Selon l'ADEME, 40% de nos déplacements en ville s'effectuent sur une distance inférieure à 2 km (brochure « La voiture » de l'ADEME). Dans ce cas: les moteurs s'usent davantage, ils consomment 30 à 35% de carburant en plus, produisent davantage de CO2 qui contribue au réchauffement climatique, polluent 2 fois plus (particules et autres polluants).

Pour la réduction de la pollution, de la consommation d'énergie non renouvelable, de la production de CO2 et pour la santé de tous, il est donc urgent d'inverser le processus qui depuis des années a mis la ville au service de la voiture. Il faut la rendre conviviale, donner la priorité aux piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées ou handicapées, parents avec landaus et poussettes...

Sur le stationnement à Hazebrouck :

Depuis des années, de nombreux trottoirs ont été rétrécis, des jardins asphaltés (Banque de France, école de musique..) pour une augmentation sans fin du nombre de places de stationnement automobile. En créer d'autres ne ferait qu'accroître le sentiment de priorité à la voiture et ne réglerait pas réellement le problème. (À propos du parking du CHR de Lille devenant payant : « Nous avons commandé une enquête sur les problèmes de congestion, elle a montré que créer plus de places de parking ne ferait qu'attirer davantage de véhicules » La Voix du Nord, 26 juin 2009).

L'Appel citoyen a rappelé les règles (stationnement bilatéral alterné...), mais aujourd'hui trop d'automobilistes stationnent leur véhicule en dehors de toute règle et un peu n'importe où (à l'envers de la circulation, sur les trottoirs, sur les pistes cyclables...), même lorsqu'il y a de la place à très peu de distance. Y aura-t-il quelque chose de changé demain ??? Le sentiment d'impunité actuel est un encouragement à l'incivisme généralisé à tous les domaines sociaux !!

Le parking d'Espace Flandres est quasiment vide alors qu'il peut accueillir 367 véhicules : il est seulement à 7 minutes du centre ville à pied..., d'où la nécessité de prévoir un élargissement et réaménagement des trottoirs de la rue du Rivage. N'est-il pas envisageable de créer une bande piétonne là où vont être édifiés de nouveaux bâtiments (pour les personnes âgées?) sur les anciens courts de tennis?

Il faut inciter à l'utilisation du vélo : créer des aménagements cyclables corrects, des pistes et des bandes cyclables, des places de parking pour les cyclistes, avec de véritables arceaux, non pas dans des endroits reculés mais bien visibles et à proximité de lieux stratégiques (grand place, bibliothèque, centres d'animation, cabinets médicaux, piscine, commerces locaux), lieux administratifs (poste, banques, mairie, maison du conseil général, centre des impôts, police, gendarmerie) etc. Nous avons repéré les endroits possibles sur toute la ville.

Pourquoi passer au vélo ?

... C'était le sujet traité lundi 14 septembre par Damien Dekeister, le « Monsieur Vélo » de la Préfecture du Nord, lors de la soirée-débat organisée par l'ADAV et le groupe citoyen « Partageons la rue », dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité. Le débat était animé par Thierry Willaey, adjoint chargé de l'environnement, du cadre de vie, du transport et de l'Agenda 21.

Auparavant, à 18 heures, en compagnie de Damien Dekeister, environ 30 cyclistes ont parcouru la ville afin de montrer que le vélo est un moyen de déplacement très bien adapté à la ville, et de relever les difficultés rencontrées pour circuler à bicyclette.

Ces usagers du vélo se sont ensuite retrouvés salle Ferdinand Buisson, en présence de Jean-Pierre Allossery, maire, et de plusieurs de ses adjoints, pour entendre un exposé très documenté à propos des avantages du vélo :

- **écologique** : non polluant, silencieux, ne produit pas de gaz à effet de serre ;
- **économique** pour l'usager et pour la collectivité ;
- **bon pour la santé**, il évite les surpoids et l'obésité ;
- **sûr** : 4% de nos déplacements se font à vélo, les cyclistes représentent 4% des blessés et 4% des morts. Lorsque le nombre de cyclistes augmente, proportionnellement, le nombre de victimes baisse.

Les villes de Strasbourg et Chambéry ont été citées en exemple, des pays voisins pratiquent beaucoup le vélo mais **le français moyen a parcouru seulement 200 mètres à vélo par jour en 2000** alors que le néerlandais faisait 2300 m, l'allemand 800 m, le belge 900 m.

Hazebrouck Ville Ouverte

Les samedi 19 et dimanche 20 septembre, une rencontre avec l'ADAV était possible au stand « Partageons la rue, osons la marche et le vélo » sur la Grand-Place dans le Village des associations. Si, avec l'ADAV, vous désirez agir **pour une ville conviviale et cyclable**, nous proposons de nous retrouver : **osons la marche et le vélo !**

Érick Roussel et René Fauvergue

Association Droit au Vélo
ADAV, www.droitauvelo.org
erick.roussel@laposte.net 03 28 41 41 26
r.fauvergue@ac-lille.fr 03 28 41 75 58



Circuits vélo à Hazebrouck



Débats avec Damien Dekeister, Monsieur Vélo de la Préfecture du Nord



Stand ADAV à Hazebrouck Ville ouverte

Le cyclotour pour la Paix 2009

Ces origines remontent à une « vélorution » en 2006 où Dominique Thanin nous a proposé de faire, le lendemain, une balade par les chemins de halage. Nous nous sommes retrouvés régulièrement avec un groupe informel à découvrir qu'il était possible de rouler à bicyclette dans la nature loin des voitures.

Cette année, dans l'incertitude comme depuis quatre ans, le cyclotour pour la Paix s'est à nouveau élancé sur les routes du Nord – Pas-de-Calais pour la Semaine d'Éducation à la Paix.

Rencontres et partages aux étapes accueillantes : centres sociaux, collèges, artistes, maraîchers biologiques. Rencontres insolites aux hasards des chemins, aux abords des gares comme aux bords des canaux...

Le cyclotour pour la Paix, c'est aussi une semaine de vélo à plusieurs. L'occasion de s'habituer à rouler en groupe. C'est à dire se mettre d'accord sur l'itinéraire choisi mais aussi sur la façon de rouler : respect du code de la route, attention aux autres, écoute des rythmes de chacun...

Début octobre cette année : nous avons attendu l'arrivée de la pluie pour nous jeter sur la route comme on se jette à l'eau ! Nous avons été bien arrosés. Nous avons continué. Et nous nous sommes plu dans cette lutte contre les éléments.

À vélo, pour moins de pétrole et moins de guerres. Nous osons croire que le lecteur de l'HeuroVélo saura faire ce raccourci.

À vélo, aussi, pour la liberté, le plaisir de la rencontre et de la découverte, à deux pas de chez soi, juste à côté ! Lille, Douai, Lens, Mazingarbe, Bruay-la-Buissière, Arques, Fleurbaix, Houplin-Ancoisne... Nous avons bouclé la boucle sur nos bicyclettes.

Nous avons aussi profité du TER pour être dans les temps pour la fête finale... Mais déploré l'absence de chef de gare à Saint-Omer, nous interdisant de fait la possibilité de traverser les voies... Et déploré aussi la déclaration de « gare non accessible aux personnes à mobilité réduite » pour Armentières. Notre détermination ne nous a pas laissés sur le quai avec nos remorques chargées mais la lutte pour l'accès à tous au TER est loin d'être terminée.

2010 sera la dernière année de cette décennie pour la Paix. Si vous souhaitez construire avec nous un, deux ou dix cyclotours pour la Paix pendant cette semaine à travers la région Nord – Pas-de-Calais, n'hésitez pas à contacter Élise à l'ADAV, ou encore les associations coordinatrices : l'IFMAN et le Pas de Côté, dès janvier 2010.

Une poignée de cyclotouristes dans le vent



1. Indispensable porte-carte !
2. Du chemin « carrossable » entre Nœux-les-Mines et Bruay-la-Buissière...
3. ... aux vertes pistes cyclables de Douai
4. Nous avons touché le cœur du bassin minier cette année
5. Jusqu'à Arques nous avons laissé des traces... à la craie, et pas seulement !

BULLETIN D'ADHESION

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

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

- J'adhère à l'ADAV et recevrai le journal "l'heurO vélo" et ma carte d'adhérent-e
- Adhésion individuelle : 14 euros
- Adhésion chômeur/étudiant : 8 euros
- Adhésion couple : 25 euros
- Adhésion famille : 25 euros + 1 euro par enfant
(3 personnes : 26 euros ; 5 personnes : 28 euros)
- Membre de soutien > 25 euros
- Association : 25 euros
- Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurOvélo" : 8 euros
- Je souhaite participer aux activités de l'ADAV (précisez éventuellement)
- Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de euros à l'ordre de L'ADAV. Je recevrai un reçu fiscal.

Nom :

Prénom :

Adresse :
.....
.....

Code postal : Ville :

Profession :

Téléphone :

Courriel : @

Date de naissance :

Voies vertes dans l'Avesnois

C'était... Ouh là là !... Avant les grandes vacances. Vingt cyclistes de l'ADAV (au lieu des soixante-quinze prévus!) se sont retrouvés dans le train pour Aulnoye-Aymeries, point de départ de la découverte d'une voie verte dans l'Avesnois. Accueil charmant à la gare d'Aulnoye : des élus nous attendaient avec café et biscuits.

D'Aulnoye, nous avons emprunté la nouvelle voie verte, en direction de Maubeuge. Notre parcours a été jalonné de jolies apparitions: héron, lapins, ragondin, rapace (quoi, exactement, comme rapace ? Ben...) Après un arrêt à la gare de Maubeuge, où ceux qui n'avaient pas pris de pique-nique ont pu acheter des sandwiches, nous avons continué en direction de Ferrière-la-Grande et pris une photo devant l'ancienne gare reconverte en relais-vélo, déjeuné à Ferrière-la-Petite (qui n'est pas loin de la Grande, comme vous vous en doutez), poussé jusqu'à Solre-le-Château, discuté avec les cyclistes rencontrés en chemin. Puis, retour à Ferrière-la-Grande pour l'inauguration du relais. Il n'était pas encore tout à fait terminé. Il doit l'être aujourd'hui. On peut y faire halte pour la nuit, il y a des chambres et des douches, un grand local pour les vélos.

Ça a été une bonne journée. Bien sûr, il reste des points à améliorer : il serait judicieux, par exemple, que la voie verte soit indiquée dès la sortie des trains, à Aulnoye-Aymeries, à Maubeuge. Des emplacements pour les vélos dans les gares seraient aussi les bienvenus. Certains passages herbeux étaient difficilement praticables, on s'est un peu griffé à des branches trop basses, ça manquait parfois de panneaux, et lors d'un de nos arrêts, de gros chiens très antipathiques n'ont cessé de hurler. Pas très accueillant, sur un chemin ouvert à tous. Mais tout ça, ça s'arrangera. Maintenant, on peut aller passer un week-end à vélo dans l'Avesnois, on sait qu'on sera bien accueilli. Une idée pour le printemps ?

Emmanuelle Saintin



24 janvier 2010 : RONDE DES SORCIÈRES AUTOUR DE MARCHIENNES...

En mai 1599, trois femmes du village de Flines-lez-Râches, de la châtellenie de Lille, sont dénoncées comme sorcières au Conseil des Échevins. Elles sont incarcérées au cachot d'Orchies puis transférées à la prison de Douai, où elles sont torturées par le supplice de la question. Deux d'entre elles, Rose de Phalempin et Péronne Grangier, avouent ce qu'on veut entendre d'elles. Elles sont brûlées à Flines le 7 juillet 1599. La troisième femme, Pasque Sergeant, refuse de reconnaître les faits et résiste à la torture. Elle est condamnée au bannissement pour cinq ans.

En 1656, à Templeuve, Marie de Navarre, accusée de sorcellerie, est jugée, torturée et brûlée sans avoir avoué.

À Bouvignies, en 1679, quatre femmes, Marie-Anne Dufosset, Jeanne Bachy, Péronne Goguillon et sa fille aînée Jeanne, sont pendues puis brûlées, après avoir été convaincues de sorcellerie...

Le Cyclo-Club de Marchiennes proposera un fort intéressant retour dans le passé, ce dimanche 24 janvier, afin de pouvoir faire revivre, par un très beau circuit VTC de 25 km, la triste histoire de ces malheureuses suppliciées.

L'opportunité donc, ce 24 janvier, de mieux comprendre cette époque de délations, de rumeurs entretenues, de peurs, de tortures, de procès truqués et de bûchers, époque dont la légende est entretenue, chaque automne depuis 1991, par les fêtes des Cucurbitades de Marchiennes. L'occasion également de découvrir l'ancien chemin de halage de la Scarpe, de Marchiennes à Vred, ainsi que la voie verte de la Plaine de la Scarpe (ancienne voie ferrée Fenain - Tourcoing transformée, de Fenain à Orchies, en chemin du rail).

On pourra se rendre à cette sortie VTC par le train de 8 h 05, au départ de la gare Lille-Flandres, qui arrive à Douai à 8 h 24, puis par le train de 8 h 55, au départ de Douai, qui arrive à Somain à 9 h 11. Il faudra ensuite faire à vélo le trajet Somain - Marchiennes (5 km seulement). Le lieu d'accueil pour cette prometteuse cyclodécouverte est la salle de musique de Marchiennes, rue Gambetta. Il est demandé d'arriver avant 10 h 00.

À noter que le club de cyclotourisme de Marchiennes proposera également, ce dimanche, six autres circuits de balade, routiers ou vététistes, sur la thématique des lieux ayant été le théâtre, autrefois, d'une ambiance de sorcellerie.



Renseignements complémentaires :

<http://www.cyclos59.com/news.php?lng=fr&pg=1742>

On pourra trouver par ailleurs deux excellents reportages, sur la voie verte de la plaine de la Scarpe, sur les sites

internet de l'AF3V et du Journal du Cycliste douaisien:

http://www.af3v.org/spip.php?page=rubrique&id_rubrique=9&voie=225

<http://pagesperso-orange.fr/omondou.velo/archives/vvof.htm>

Gérard



Dimanche 24 janvier : 16^e Salon international du vélo de La Bassée.

Au programme, sur près de 3000 m² d'exposition : une bourse du cyclisme, un dépôt-vente de vélos d'occasion et des stands, aussi multiples que variés, tenus aussi bien par des associations et des fédérations de cyclistes que par des fabricants, des distributeurs, des vélocistes ou par des voyageurs.

L'opportunité de se renseigner sur la grande diversité des nouveaux modèles de vélos : tout chemin (VTC), tout terrain (VTT), hollandais, de ville, de course, pliants, couchés, à assistance électrique...

Un choix impressionnant d'équipements (sacoques, porte-bagages, éclairages, vêtements...), pour le vélo au quotidien ou pour la randonnée, ainsi qu'une importante cartographie, seront également exposés.

Le trajet Lille - La Bassée - Lille peut se faire, facilement et très agréablement, par les anciens chemins de halage de la Deûle, du canal d'Aire et du canal de la Bassée (vieux canal d'Aire).

Un itinéraire plus direct pour se rendre à la Bassée est, par ailleurs, proposé par la carte ADAV / LMCU du réseau cyclable de Lille-Métropole : Lille - Lomme - Sequedin - Englos - Hallennes-lez-Haubourdin - Escobecques - Erquinghem-le-Sec - Beaucamps-Ligny - Fournes-en-Weppes - Herlies / Wicres - Illies - La Bassée.

Gérard

On pourra également se rendre ce dimanche à la Bassée par le train : la gare SNCF de la Bassée - Violaines, située le long du vieux canal, se trouve à 950 m environ du Salon du vélo.

Départs de Lille-Flandres : 9 h 02, 10 h 02, 11 h 33, 11 h 42, 14 h 02. Arrivées respectives à La Bassée : 9 h 32, 10 h 30, 11 h 59, 12 h 20, 14 h 31.

Renseignements complémentaires :

http://cyclolabassée.free.fr/salon_du_velo.html



Salon 2008 de la Bassée : les espaces naturels parcourus grâce au vélo...

Du 1^{er} au 8 août 2010 :

72^e Semaine fédérale internationale de cyclotourisme à VERDUN



Chaque année, depuis 1927, la FFCT (Fédération Française de Cyclo-Tourisme) organise, pour ses adhérents, une semaine de randonnées pour découvrir, à vélo, une région française.

La FFCT réussit ainsi, tous les ans, à mobiliser plus de 2000 bénévoles afin de rassembler plus de 10 % de ses adhérents !

Il s'agit là, assurément, du plus grand rassemblement de cyclotouristes d'Europe...

Les semaines 2008 et 2009 se sont déroulées respectivement autour de Saumur (Val-de-Loire) et de Saint-Omer (Pas-de-Calais). Les semaines 2011 et 2012 se dérouleront respectivement autour de Flers (Basse-Normandie) et de Niort (Deux-Sèvres). La semaine 2010 se déroulera en Lorraine autour de Verdun...

Une structure adéquate, le COSFIC (Comité d'Organisation de la Semaine Fédérale Internationale de Cyclotourisme) a été créée, spécialement pour l'occasion, par la FFCT. Le comité de Verdun 2010 regroupera ainsi près de deux milliers de bénévoles issus, pour la plupart, des quatre départements de la Lorraine (Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle et Vosges).

Gérard

Samedi 1^{er} et dimanche 2 mai 2010 : deuxièmes journées de rencontres ADAV / AF3V / RANDO-VÉLO

L'ADAV, en partenariat avec l'AF3V, et avec l'association wallonne RANDO-VÉLO, organisera ce week-end, dans la Métropole lilloise, deux journées de rencontres et d'échanges autour des projets, concrétisés ou à venir, sur les véloroutes et les voies vertes de la Région Nord - Pas-de-Calais et de la Belgique.



Deux balades seront coorganisées, pour l'occasion, par les trois associations : Lille - Wavrin - Lille, le samedi, à la rencontre des espaces naturels de la Cantereine, de la Gîte et des Ansereilles du Parc de la Deûle ; Lille - Mouscron - Lille, le dimanche, à la découverte des procédés, des espoirs et des productions de la Permaculture.

Repas à Lille, le samedi soir, avec nos amis belges randovélistes.

Inscriptions et renseignements complémentaires : <http://www.droitauvelo.org/spip.php?article356>

Gérard

Juillet 2010 sur la TransEuropéenne... avec Cyclo-trans-Europe et avec Dynamobile

Le projet s'est précisé depuis la parution du dernier *HeurOvélo*...

Voici, communiqué par la dernière lettre électronique de Cyclotrans, le calendrier prévisionnel des différentes étapes d'arrivée de cette randonnée militante Paris - Maubeuge - Liège - Berlin :

- Samedi 3 juillet : départ de Paris ; arrivée festive (1ère étape...) au canal de l'Ourcq.
- Dimanche 4 : Senlis.
- Lundi 5 : Compiègne.
- Mardi 6 : Chauny.
- Mercredi 7 : Guise ou Tergnier.
- Jeudi 8 : Hirson.

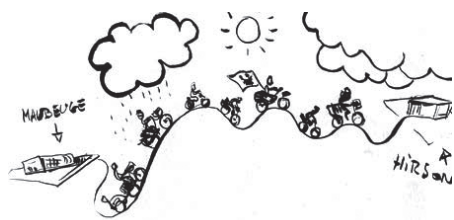
Ces différentes étapes seront effectuées à allure modérée. Elles s'adressent toutefois, la distance parcourue variant d'une soixantaine à une centaine de km, à des cyclistes déjà habitués à des moyens parcours.



le relais-vélo de Ferrière-la-Grande



la voie verte Maubeuge - Trelon



Dynamobile 2007 : l'étape Maubeuge - Hirson (croquis : Anne Gilbert)

- Vendredi 9 : Maubeuge.
- Samedi 10 : journée de repos.
- Dimanche 11 : Charleroi.
- Lundi 12 : Namur.
- Mardi 13 : Liège.
- Mercredi 14 : Aix-la-Chapelle.
- Jeudi 15 : Cologne.
- Vendredi 16 : Essen.
- Samedi 17 : Hagen.
- Dimanche 18 : Rùthen.
- Lundi 19 : journée de repos.
- Mardi 20 : Paderborn.
- Mercredi 21 : Höxter.
- Jeudi 22 : Einbeck.
- Vendredi 23 : Goslar.
- Samedi 24 : Thale.
- Dimanche 25 : Strassfurt.
- Lundi 26 : Dessau.
- Mardi 27 : Wittenberg.
- Mercredi 28 : Belzig.
- Jeudi 29 : Potsdam.
- Vendredi 30 juillet : Berlin.
- Samedi 31 : Visite de Berlin et retour...



la Porte de Brandebourg

Retour possible de Berlin vers Metz ou Paris par train de nuit quotidien. Retour possible de Berlin vers Bruxelles par les autocars et les camions affrétés par Dynamobile.

Renseignements complémentaires :
<http://www.droitauvelo.org/spip.php?article336>

On n'hésitera pas par ailleurs, afin d'être informé régulièrement du projet, à s'inscrire à la lettre électronique gratuite d'informations et de liaison de Cyclo-trans-Europe :
abonnement@transeuropeenne.org

Gérard

Pour rejoindre la randonnée, ou pour la quitter, il existe, pour les étapes d'Hirson et de Maubeuge, des trains directs SNCF au départ ou à destination de Lille. Pour les étapes de Compiègne, Chauny, Tergnier, Hirson et Maubeuge, il y a, de même, des trains directs au départ ou à destination de Paris.

Pour les étapes belges, plusieurs solutions TGV-vélo, depuis ou vers Lille et Luxembourg, sont envisageables. Pour rejoindre Paderborn de Paris ou de Metz, il y a un train de nuit avec changement à Hanovre. Pour rejoindre Paderborn de Bruxelles, plusieurs autocars, pour les cyclistes, et plusieurs camions, pour les vélos des cyclistes, seront affrétés par Dynamobile.



VVF - Sud : Un nouveau site local de l'AF3V



Ce nouveau site local AF3V vient d'être créé afin d'assurer un meilleur développement aux voies vertes et aux véloroutes du Grand Sud-Ouest (Midi-Pyrénées, Aquitaine, Limousin et Languedoc-Roussillon).

Liens :

AF3V (Association Française de Développement des Véloroutes et des Voies Vertes) : <http://www.af3v.org/>

VVF - Sud (Véloroutes et Voies Vertes - Sud) :
<http://www.vvv-sud.org/index.html>

Lorraine 3V (Lorraine Véloroutes et Voies Vertes) :
<http://lorraine.voie.verte.free.fr/>

AU5V (Association des Usagers du Vélo, des Véloroutes et Voies Vertes des Vallées de l'Oise) : <http://au5v.free.fr/>

AUVVA (Association des Usagers des Voies Vertes de l'Aisne) :
<http://pagesperso-orange.fr/renovat-patrimoine/accueil.html>

Gérard

ALIArondiro

ALIArondiro 2009, un tour de France entièrement à vélo, sans dopage et sans assistance, effectué par Marc en août et septembre 2009 pour faire essayer son ALIAunu.

Un jour d'été, ma boîte mail reçoit un message de l'ADAV. Outre que l'expéditeur m'est souvent familier, le contenu du message est un peu singulier : un tour de France en vélo couché, ce n'est déjà pas banal et attise ma curiosité, mais en plus, que ce soit le concepteur et développeur du dit VC, qui le chevauche pour un essai grandeur nature à la rencontre du public dans un esprit militant, cela finit par me convaincre de rencontrer son protagoniste. Heureux hasard, je dois randonner entre Lille et Laon, ce 28 août, pour rejoindre une réunion familiale. Contact pris, ce sera Douai – Saint-Quentin à la rencontre de Marc Pleyrier. Le temps d'une liaison en train jusqu'à Douai, Marc est à la descente du train en compagnie de son hôte qui l'a hébergé à Raimbeaucourt. Grâce au formidable réseau de sympathisants, les membres du CAC lui ont offert l'hospitalité sur les 5200 km de son parcours réalisé en dix semaines.

J'ai donc eu le plaisir de partager les routes de la campagne du Nord et des chemins de halage en compagnie de Marc, écologiste militant qui a profité de ce tour de France pour apporter à son unique modèle de vélo, les améliorations et proposer à prix contenu un vélo couché, vrai utilitaire qui a su montrer sur le terrain de quoi il était capable.

Christophe Tilmant



Les éoliennes n'ont pas manqué d'attirer l'œil du cyclo-randonneur pyrénéen



< Kiosque devant l'abbaye de Vaucelles : lavoir, fontaine ou source? Plutôt source...

Pour en savoir plus : <http://www.aliaciklo.fr/spip/spip.php?rubrique15>

Du 1^{er} au 4 juillet : VÉLORUTION UNIVERSELLE À PARIS

On trouvera ci-dessous un extrait du site internet de la Vélorution Universelle :

" Bienvenue ! Welcome ! Benvenuto !

Bienvenidos ! Willkommen !

Paris s'offre, pour 2010, une bouffée d'air pur et de bonheur en accueillant sa première Masse Critique Universelle !

La masse critique est une célébration de la culture cycliste dans tous ses états. Le temps d'un week-end, dans la joie et la bonne humeur, nous deviendrons le trafic...

Ce sera, aussi, l'occasion de dénoncer un système entièrement basé sur l'utilisation des véhicules motorisés.

La bicyclette est non seulement une source de plaisir, mais elle est aussi une alternative à nos modes de vie supersoniques et aux nombreux problèmes posés par les véhicules motorisés.

Pendant ces quatre jours de fête, des cyclistes du monde entier se donneront rendez-vous afin de célébrer la joie de vivre à bicyclette et le plaisir de circuler sans contrainte.

Rendez vous donc les 1^{er}, 2, 3 et 4 juillet 2010, pour une fête dont Paris se souviendra.... "

Un bien sympathique prologue au militant Juillet 2010, sur la TransEuropéenne, de CyclotransEurope et de Dynamobile...

Renseignements complémentaires : <http://velorutionuniverselle.org/articles/>



LA BRÈVE DE DARK VADOR

→ Scandaleux

Selon un article du journal des étudiants lillois, « Le scandaleux » du mois de février 2009, le vol de vélo entraînerait pour l'étudiant échec scolaire, marginalisation, dépression, et malbouffe. Cette affirmation renforce (s'il en était besoin) l'aspect bénéfique du vélo pour la société.

Si cet article donne la parole à un expert du démontage « sauvage » de bicyclette, il ne donne malheureusement aucun conseil pour lutter contre le vol. Ne désirant pas rabâcher, j'invite nos lecteurs, soit à consulter le site de l'ADAV ou de la Fubicy, soit à relire les anciens numéros de l'Heurovélo.

Le voleur interviewé précise que, faute de beaux vélos, il se rabat sur les vieilles carcasses. Il indique que l'ordre de démontage est (je suppose en fonction de la facilité) la selle, les roues,

le guidon et les pédales. Il déclare agir de jour et se réjouit de l'inattention que les Lillois lui portent.

L'auteur de l'article s'interroge sur l'(in)action des pouvoirs publics. Il est en effet regrettable qu'il faille facilement attendre plus d'une heure pour déposer plainte en cas de vol. Cette attente forcée a-t-elle pour but de faire baisser les chiffres de la délinquance ? J'ai dernièrement rencontré un cycliste qui s'était fait voler un vélo et à qui des représentants des forces de l'ordre avaient dit que cela ne servait à rien de porter plainte.

Je ne porte pas le même avis pour une raison toute simple : si vous revoyez votre vélo volé dans la rue, il vous est difficile de prouver qu'il vous appartient puisque vous n'avez même pas porté plainte lors du vol.



Des vacances sans voiture !

Depuis quelques années, nous avons troqué notre voiture pour le vélo. Lorsqu'en discutant nous abordons ce sujet, deux questions reviennent très souvent :

Mais, comment faites-vous avec vos deux enfants ?

Et... comment faites-vous pour partir en vacances ?

La première question est généralement réglée assez vite, les systèmes disponibles pour transporter les enfants étant nombreux et il existe à ce sujet un document très complet rédigé par Luc Couveliers : <http://www.provelo.org/pdf/TransportEnfantBebe.pdf>

La deuxième question est celle qui me laisse la plus perplexe car pour beaucoup :

PARTIR EN VACANCES = PARTIR EN VOITURE

De notre côté nous avons toujours pris le train en famille pour les vacances, mais cette année nous avons vu à deux reprises que le tourisme itinérant en vélo était très agréable : tout d'abord à Pâques en partant de chez nous (Arras) jusqu'en Baie de Somme puis cet été en voyageant en train + vélo pour faire du cyclotourisme entre Cahors et Agen.

ARRAS – LA BAIE DE SOMME avec deux enfants (4 ans et 9 mois), trois vélos et une remorque.

En 4 jours, à raison de 35km par jour nous avons parcouru une partie de la campagne artésienne, emprunté la voie verte d'Auxi-le-Château à Abbeville, puis le canal de la Somme pour arriver au Crotoy avec nos deux filles ravies de voir la mer et de visiter le parc aux oiseaux du Marquenterre.

Les heures de vélo passent vite, Héloïse (4 ans) chante sur son vélo tracté grâce au système FollowMe, nous jouons aux devinettes, racontons des histoires. Cécile (9 mois) dort dans la remorque et se réveille au moment des arrêts pour se dégourdir les jambes et babiller.

CAHORS – AGEN via la SNCF avec deux enfants (1 et 5 ans) deux vélos, une remorque et le matériel pour camper (tente, duvets...)

Certains trouvent que le train c'est galère. D'autres trouvent que le train avec des enfants c'est l'horreur. A cela ajoutons quelques vélos, une remorque et le matériel de camping. Galère ? Non ! Malgré une certaine appréhension, les voyages en train se sont déroulés sans aucun souci. Le plus difficile dans l'histoire fut de se procurer les billets de train : entre le peu de places disponibles dans les TGV et la complexité du logiciel de réservation, nous avons passé plusieurs heures (!) au guichet. En fait, tout est question d'organisation.

Pour les bagages, nous nous sommes efforcés de faire au plus léger et de prendre le strict minimum. Héloïse avait un petit sac dans lequel elle s'était débrouillée pour placer tous ses jeux. Pour Cécile, nous avons pris les couches lavables, un peu de lessive et des pinces à linge pour les faire sécher sur le cadre du vélo.

Pour monter et descendre les vélos et les affaires du train :

Je m'occupais de monter avec les enfants et quelques affaires. Pendant ce temps, Robin prenait en charge les vélos et la remorque. Tous les cyclistes montant généralement dans la même voiture, une belle solidarité se mettait en place et tout se passait bien. Seul bémol, dans un train régional en gare de Lyon Part-Dieu, nous attendions le compartiment vélo à une extrémité du train et celui-ci est arrivé à l'autre extrémité ! Il a fallu en catastrophe longer tout le train ! Chose à retenir : ne jamais décrocher la remorque et les sacoches avant de se trouver en face de la bonne voiture...

Pour traverser les voies :

Il suffit de demander ! À chaque fois, une personne de la SNCF nous a gentiment accompagnés pour traverser les voies évitant ainsi le problème de démontage de la remorque, du portage des sacoches, du bébé et des vélos dans les gares sans ascenseur.

Pour terminer, voici quelques photos de ce tour qui restera un très bon souvenir pour nous quatre.

Anne Sautter



à l'avant les couches lavables séchent...



une petite sieste



le bivouac



Témoignage

Maman de trois adolescents, le 29 novembre à 17 heures, je reviens du CHR (j'ai failli y retourner) et me rends vers le boulevard Vauban à Lille. Mes phares ne fonctionnent pas et je n'ai pas de gilet fluo ; une voiture, ne m'ayant visiblement pas vue, recule et manque de me renverser ; cinq minutes après une autre me frôle d'un peu trop près. Un peu plus loin, je rencontre un jeune que je connais bien, phares allumés et gilet fluo !!! Je rentre chez moi, fonce à la cave, ressorts lampes de poche, lampes à vélo stockées depuis quelques années. Munie de mon scotch extra fort, de quelques jeux de pile, je restaure, équipe et scotche des éclairages sur chacun des cinq vélos de la famille qui circulent tous les jours. Aujourd'hui, la nuit tombée, j'allume fièrement mes éclairages et enfile mon gilet fluo. L'attitude des automobilistes a radicalement changé : j'ai vraiment l'impression de « tracer » ma route en sécurité. Reste à convaincre les ados de sortir couverts... de leur gilet fluo ; je ne désespère pas.

Cécile Lebas

Où il est question de militant à bout de souffle...

Réponse à Jean Dewavrin

Je réponds ici à un courrier que vous m'avez adressé et que j'ai découvert en page 15 du dernier HeurOvéIO (n°61). J'ai relu l'article qui vous avait choqué et que j'avais fait paraître, dans l'HeurOvéIO n°60, sous le titre « Dynamobile, c'est comme le chocolat : on y met le nez une fois et on en est fou ! »

En dehors de l'enthousiasme exprimé pour cette manifestation de nos voisins et amis belges, il est vrai que j'y faisais aussi le témoignage d'une « discrétion » de notre association lors de notre participation en juillet 2008. Je pense ne pas avoir été la seule des quatre participants de l'ADAV à l'avoir vécue ainsi.

À me relire, nulle part, il n'est fait allusion à une quelconque attente de ma part vis-à-vis des salariés, qui, je l'espère pour eux et pour l'association dans laquelle ils travaillent, font autre chose que penser « vélo » à cette période estivale..., sauf si cela procède de leur libre choix bien sûr.

Évidemment, sachant la force en nombre des adhérents, c'est à eux que je pensais plus particulièrement et aux quatre « adaviens » participant au Dynamobile en particulier, puisque je mentionnais en début d'article que « l'on s'y inscrit pour profiter (voire « consommer ») des balades bien encadrées et conviviales parce qu'organisées par nos voisins belges et l'on en revient militant et convaincu d'avoir partagé une expérience originale, dynamique, festive que l'on brûle de partager avec d'autres. ». Évidemment, il est clair que je faisais allusion aussi à ma propre expérience d'adhérente partie « passivement » et revenue prête à faire plus.

Ce que j'expliquais en fin d'article puisque je me signalais comme « relais » entre l'ADAV et Dynamobile avec un lien mail pour me contacter... Pour le Dynamobile 2009, nous étions une quinzaine de l'ADAV, soit, comme le soulignait fièrement l'un des membres participants, 10 % de la totalité des inscrits. Très modestement, nous y avons parlé de notre association, distribué des numéros de l'HeurOvéIO que nous avons amenés, vendu des chasubles, distribué des fiches-conseils, etc. Ce sont les mêmes qui s'expriment dans l'article « Dynamobile 2009 : j'ai l'impression d'être sur une autre planète... »

Alors, c'est vrai, ce n'est pas parmi les 150 participants venus de Belgique et d'ailleurs en France que nous avons réussi à faire des adhésions comme suggéré en fin de votre courrier (quoique, il n'est pas impossible qu'une cycliste de Bruxelles ne soit pas passée à l'acte ! L'an dernier, deux personnes habitant le territoire belge proche de la frontière le sont devenues).

Pour ce qui est d'être « un militant à bout de souffle », qui ne l'est pas actuellement quelle que soit l'association dans laquelle il choisit de s'investir ??? Militante active d'Amnesty International, que ce soit localement ou au sein du comité de rédaction de la revue interne depuis une trentaine d'années, je vis aussi au quotidien l'ampleur de la tâche à accomplir, la lenteur des progrès (...) dans la défense des droits humains sur cette terre au vu du travail fourni et il m'arrive aussi d'être épuisée, découragée. Très investie également dans mon activité professionnelle – j'accompagne des adolescents en état de mal-être comme on dit pudiquement, que ce soit le jour, mais aussi certains soirs et nuits de garde - il me reste peu de temps, d'énergie pour trouver des adhérents, que ce soit pour Amnesty International ou pour l'ADAV. Pour ce dernier investissement, je me contente, au quotidien, de me déplacer en vélo, de faire mes courses (y compris encombrantes et lourdes) avec le même engin, de rentrer parfois très tardivement de réunions toujours sur mon deux-roues, de m'occuper de ma mère dans le Valenciennois en train-vélo, d'encourager mes quelques collègues de travail qui font leurs premières expériences de trajet domicile-travail en vélo, de leur passer la revue l'HeurOvéIO, bref, comme beaucoup d'entre nous de défendre la cause du vélo au quotidien.

Tout ceci pour dire que ce n'est pas en se lançant à la face des uns et des autres, déjà investis, ce qu'ils pourraient faire en plus que la cause - que ce soit celle du vélo ou d'autres - avancera plus vite. La culpabilité n'est pas constructive, je peux aussi en témoigner...

Du coup, en antidote, je me prescris d'aller au cinéma, lire, boire une bière avec des amis, rire, enfin vivre quoi !

Alors, promis, quand, un jour, je serai en retraite - si cette échéance n'est pas repoussée indéfiniment - je tenterai de trouver des adhérents, tout en espérant que l'ADAV ou d'autres associations du même type soient devenues inutiles : les différents sommets de Copenhague et d'ailleurs auront convaincu nos décideurs politiques, économiques et financiers de faire une priorité de développer les moyens de déplacement doux. Nous n'aurons plus qu'à batifoler en toute sécurité sur les véloroutes, pistes cyclables et autres axes verts... et pourquoi pas adhérer aux associations qui s'occuperont des réfugiés climatiques qui seront à nos portes, afin qu'ils soient reconnus comme des victimes à part entière de nos sociétés occidentales autrefois énergivores...

Nicole Loriau

ARRAGEOIS

2 octobre : CUA. Comité de pilotage pour la définition d'un schéma cyclable structurant à l'échelle de la communauté urbaine d'Arras. Le président et les vice-présidents présents rejoignent le souhait de l'ADAV pour que les axes structurants soient dotés d'aménagements en faveur des cyclistes même si cela demandera une indéniable réduction de la place de la voiture. Un budget annuel sera alloué pour la mise en place progressive de ce schéma. O. Jandot, M. Anceau.

16 octobre : Arras. Remise publique d'un chèque correspondant aux bénéfices de la broc à Vélo au profit de l'association de lutte contre la mucovicirose AICM. O. Jandot, M. Anceau, E. Forest.

22 octobre : Arras et Achicourt. Opération éclairage. Sensibilisation et distribution d'éléments réfléchissants.

3 novembre : Achicourt. Rencontre avec la municipalité pour présenter l'ADAV dans l'optique d'établir une concertation régulière entre l'association et la ville. Accord de principe. B. Pero, L. Coveliers, M. Anceau.

1 décembre : Arras. Rencontre avec les services techniques de la ville pour discuter du projet de mise en zone 30 du centre ville et par conséquent de la généralisation des double-sens dans ce périmètre. L'ADAV juge que certains axes ne peuvent pas être ouverts à double sens pour les cyclistes du fait d'un trafic trop important et demande quelques adaptations pour protéger certains points conflictuels. O. Jandot, M. Anceau.

BAILLEUL

28 octobre : Groupe de Travail Déplacements Doux. Présentation des projets d'aménagements pour 2009 (rue P de Coubertin, rue de St Amand, entretien des bandes existantes). Projets d'aménagements pour 2010 (mise en conformité suite au décret 2008-754 et généralisation des double-sens cyclables). Implantation de 25 arceaux vélos en 2009. Réalisation de sas vélo aux 2 carrefours en 2009. Projet de stationnement vélo fermé à l'école Pasteur puis au groupe scolaire Decoster. M. Boidin, S. Geneste.

3 novembre : Repérage des implantations d'arceaux vélos. M. Boidin, S. Geneste.



Bailleul, sas vélo avec bande d'accès

BÉTHUNE

25 août : Réunion de présentation des phases 4 et 5 du projet du quartier du Mont Liébaut. Travaux prévus pour septembre 2010. Plusieurs rues concernées. S. Geneste, R. Van Rijn.

15 septembre : Réunion avec le Maire pour parler des projets en matière de politique cyclable. D. Dourlens, S. Geneste, R. Van Rijn.

CROIX

14 novembre : Stand d'information dans le parc de la mairie. Y. Dupire, MO. Marchand.

DUNKERQUE

17 décembre : Réunion de présentation des actions de l'ADAV à la Communauté Urbaine de Dunkerque. M. Anceau, S. Torro-Tokodi.

HALLUIN

22 septembre : Rencontre avec les services de la ville pour instaurer une concertation régulière entre l'ADAV et la Ville. Accord de principe. M. Anceau.

HAZEBROUCK

18 septembre : Sortie à vélo et débat organisé dans le cadre de l'événement *Hazebrouck Ville Ouverte*.

18 novembre : Opération de sensibilisation à l'éclairage et marquage des vélos en lien avec le Centre d'Animation du Nouveau Monde. E. Roussel, R. Fauverque, S. Geneste M. Anceau.

HELLEMES

23 octobre : Réunion avec le maire pour envisager la mise en place d'un groupe de travail vélo. S. Geneste.

LAMBERSART

13 novembre : Marquage des vélos des élèves du collège Lavoisier. P. Delrue, S. Geneste, JM Roger.

16 novembre : Marquage des vélos des élèves du collège D. Savio. C. Herlin, S. Geneste, JM Roger.

30 novembre : Réunion avec les adhérents.

LILLE

2 septembre : Réunion de préparation du Boulevard des Assos de Lille. S. Torro-Tokodi.

16 septembre : Village de la mobilité (stand, marquage...).

24 septembre : GTV Technique. Points sur les arceaux. Discussion du projet d'aménagements cyclables sur les rues Kennedy, Valmy, Saint Venant. Projet prévu pour 2010-11.

8 octobre : Réunion de présentation du projet Place de Fauquemont (nouveau collège). Peu d'aménagements cyclables prévus car il ne s'agit pas d'un réaménagement global du secteur. S. Geneste.

20 octobre : "Opération Éclairage" distribution de la fiche 8 et de bons de réduction pour l'achat de système d'éclairage (parvis de la gare Lille Flandres). S. Geneste, bénévoles.

27 octobre : GTV Communication. Projet d'autocollant à apposer sur les arceaux, mise à jour du plan cyclable de la ville, site internet, etc. B. Cousin, E. Defossez, S. Geneste.

5 novembre : Réunion avec le Président du Conseil de Quartier Vieux-Lille pour aborder les possibilités d'aménagements cyclables sur le secteur et une éventuelle révision du plan de circulation. M. Anceau, S. Geneste.

9 novembre : Visite du local numérisable de la rue Delezennes, local potentiellement utilisable comme atelier vélo de l'ADAV. S. Geneste.

19 novembre : Discussion sur le projet de l'avenue Willy Brandt. M. Anceau, S. Geneste.

23 novembre : Présentation de l'étude de stationnement sur le secteur des deux portes de Lille Sud : étude de la mutualisation du stationnement automobile. L'étude du stationnement

vélo sera faite ultérieurement. S. Geneste.

26 novembre : GTV technique. Points sur les arceaux. Présentation du projet de la place du 18 juin. Point sur les réalisations 2009 (Pyramides, Deschodt, Proudhon, Calvin, Augereau, Deleplanque, Esquermes). Point sur les réalisations qui seront terminées début 2010 (Kolb, Manuel, secteur Duhem-Mexico, Mormal, adoucis de bordures sur le pont de Fives). Discussion sur les demandes d'aménagements pour 2010. Points divers. B. Cousin, E. Defossez, S. Geneste.

26 novembre : GTV communication. Mise à jour du plan cyclable de la ville. Réalisation d'autocollants à apposer sur les arceaux + campagne de communication sur le vol à partir du 8 décembre 09. Machine à marquer, locaux numérisable. B. Cousin, E. Defossez, S. Geneste.

1 décembre : Agenda 21, présentation de la démarche de la ville. A. Schmit, M. Anceau.

3 décembre : Rencontre avec les élus en charge du vélo pour aborder la manière de généraliser les double-sens cyclables dans la zone 30 du Vieux Lille. Accord sur les voies qui seraient concernées et sur celles où la configuration des lieux et du trafic mériteraient de différer l'application du décret sur la généralisation dans les zones 30. M. Anceau.

7 décembre : COPIL Zone de Rencontre Grand Place. Présentation du concept de zone de rencontre, rappel de la démarche engagée par la ville, débat sur ce projet, calendrier du projet. S. Geneste.

14 décembre : Présentation de l'Agenda 21 lillois et débat. O. Dutel, S. Geneste.

15 décembre : GTV communication. Point sur la mise à jour du plan vélo, le site internet, la fête du vélo 2010. Présentation d'une stratégie de communication par une agence extérieure. E. Defossez, S. Geneste.

17 décembre : Repérage des emplacements possibles d'arceaux pour le stationnement des vélos (qui seront posés en mars 2010). S. Geneste.

LA MADELEINE

13 novembre : Groupe de Travail Déplacements Doux. 3 double-sens cyclables ont été réalisés et inaugurés sur les rues de l'Abbé Lemire, Aristide Briant et Carnot. Arceaux : la liste des emplacements sera finalisée par la mairie pour fin 2009-début 2010. Projet 2010 : réalisation de la zone 30 du secteur De Gaulle, St Maur, République, Doumer. M. Marcy présente les études de double-sens cyclables sur le secteur (sauf les rues Legay et Paris qui n'ont pas encore été étudiées). La ville demande que des accès à la piste du grand boulevard depuis les rues perpendiculaires soient prévus. La liste des priorités d'aménagements cyclables pour 2010 devrait être transmise par la Ville à la communauté urbaine au plus tard en mars 2010. Le réaménagement de la rue St Joseph (avec double-sens cyclable) est prévu pour début 2010. L'étude du double-sens cyclable et de l'accès depuis la rue du Général de Gaulle à la rue du Moulin est sujette à débat, elle sera réétudiée. B. Dewez, O. Dutel, S. Geneste.

LOMME

6 octobre : GTV. Aménagements prévus pour 2009 : double-sens cyclables sur les rues du Dr Lèpan et des Martyrs de la Résistance. Dis-

discussion sur les projets à réaliser en 2010 (propositions à confirmer : rues Danton, Lamartine, Prosper Franck, Wattinettes, Destombes, Léo Lagrange). Tous les emplacements d'arceaux vélo proposés par l'ADAV ont été équipés. S. Geneste.

27 octobre : « **Opération Éclairage** », stand d'information, distribution de la fiche 8 et de bons de réduction pour l'achat de système d'éclairage, marquage des vélos contre le vol. S. Geneste, C. Herlin, bénévoles



La Madeleine,
double-sens cyclable
rue Abbé Lemire

LYS LEZ LANNOY

17 décembre : Rencontre avec le maire pour instaurer une concertation régulière avec l'ADAV. Accord de principe. M. Anceau.

MARCQ-EN-BARŒUL

21 octobre : « **Opération Éclairage** », stand d'information et distribution de la fiche 8 et de bons de réduction pour l'achat de système d'éclairage, marquage des vélos contre le vol. S. Geneste, M. Anceau, bénévoles.

MARQUETTE-LEZ-LILLE

24 août : Réunion avec la mairie pour discuter des améliorations cyclables possibles sur la ville (aménagements : bandes cyclables, double-sens cyclables, abaissés de bordures ; arceaux de stationnement ; communication). S. Geneste.

NOYELLES LES SECLIN

1er octobre : Entretien avec le maire. Propositions d'aménagements et de stationnement pour vélos. S. Geneste.

PÉRENCHIES

25 septembre : Entretien avec le maire. Propositions d'aménagements et de stationnement pour vélos. S. Geneste.

RONCQ

3 septembre : Rencontre avec la municipalité pour échanger sur les axes à aménager prioritairement sur la commune. Débat sur l'intérêt de généraliser les double-sens. La rue des Poilus, qui dessert le collège, pourrait servir de "test" pour apprécier le fonctionnement d'un double-sens. L'ADAV souhaite que les aménagements cyclables de la RD 617 soient prolongés au maximum. La municipalité fait part de son souhait d'aménager la départementale 349 qui relie Bousbecque. Cette départementale ne figure toutefois pas dans les priorités de LMCU et du Département. Un groupe de travail vélo devrait pouvoir se mettre en place en 2010. M. Anceau

ROUBAIX

8 septembre : Réunion de préparation de la broc' à vélo et du village vélo. S. Geneste.

20 septembre : Zone de l'Union, semaine de la mobilité. Stand d'information et broc' à vélo.

26 septembre : Broc' à vélo et village vélo.

17 novembre : Comité de pilotage du projet bds

de Cambrai/Montesquieu à Roubaix. Présentation du projet d'une piste bidirectionnelle par le cabinet d'étude. Questions et remarques des différents interlocuteurs. S. Geneste.

3 décembre : **Rue de Lille**. Présentation de trois nouvelles esquisses pour le réaménagement de la rue en zone 30. Les habitants choisiront entre un double-sens en bande, en piste ou deux pistes. Les projets avec des pistes restreignent la place des piétons. M. Anceau.

SAINT-ANDRÉ

30 septembre : Rue des Écoles, réunion sur site avec les services de LMCU et de la ville pour définir les marquages du futur double-sens cyclable. M. Anceau.

TOURCOING

8 septembre : **GTV**, poursuite du travail de maillage des quartiers avec des double-sens cyclables. Analyse des propositions de l'ADAV. M. Anceau.

19 septembre : Semaine de la mobilité, balade à la découverte des parcs et jardins de la ville. M. Anceau.

20 octobre : Rencontre entre l'ADAV, LMCU et la Ville avec les habitants de la rue de Fleurus pour défendre le projet de création d'une double-sens cyclable. M. Anceau.

28 novembre : Fête du Grand Boulevard, stand ADAV, Broc' à vélo et marquage des vélos contre le vol.

12 novembre : **GTV**, poursuite des analyses de faisabilités des propositions de l'ADAV pour un maillage des quartiers avec des double-sens. M. Anceau.

17 novembre : Rencontre entre l'ADAV, le Département et la Ville pour étudier et inscrire la programmation d'aménagements cyclables sur les boulevards Gambetta et Industriel. M. Anceau.

VILLENEUVE D'ASCQ

5 octobre : Rencontre avec les services de la Ville pour définir les priorités d'aménagements qui seront demandés à LMCU d'étudier avant réalisation. M. Anceau.

16 octobre : Sensibilisation des élèves du collège Saint-Adrien à l'éclairage de leur vélo. F. Devred.

19 novembre : **Groupe vélo**. Échange sur les besoins en matière cyclable dans la ville. Trois commissions doivent voir le jour prochainement : aménagement, pour le suivi des propositions et des projets ; éducation, pour les projets d'accompagnements et de sensibilisation en milieu scolaire ; communication, pour l'élaboration d'une carte des aménagements cyclables et d'action de promotion auprès du public. F. Devred, M. Anceau.

8 décembre : Rencontre avec les services de la Ville pour définir la possible implication de l'ADAV. S. Torro-Tokodi, M. Anceau.

15 décembre : Seconde rencontre avec les services pour préciser les modalités d'une implication de l'ADAV. S. Torro-Tokodi, M. Anceau.

WAMBRECHIES

9 décembre : Entretien avec le maire. Propositions d'aménagements et de stationnement pour vélos. S. Geneste.

VALENCIENNOIS

Valenciennes

5 octobre : Réunion publique avec les adhérents pour présenter l'action de l'ADAV.

10 octobre : Inauguration du plan des aménagements cyclables organisé par la Ville en partenariat avec l'ADAV et Citoyenneté Routière. B. Cousin, S. Geneste, A. Legrand, bénévoles.

26 octobre : « **Opération Éclairage** » stand d'information, distribution de la fiche 8 et de bons de réduction pour l'achat de système d'éclairage, marquage des vélos contre le vol. S. Geneste, A. Legrand, bénévoles.

Valenciennes Métropole

9 septembre : Réunion de présentation du projet de réaménagement de la Place Cardon à Valenciennes (projet de giratoire). S. Geneste, A. Legrand.

19 octobre : Réunion sur le projet de la Place Cardon à Valenciennes. Présentation de 3 esquisses de la Place. Choix des esquisses à approfondir. S. Geneste, A. Legrand.

9 novembre : Réunion sur le projet de la Place Cardon à Valenciennes. Présentation de 3 esquisses plus détaillées de la Place, présentation des avantages/inconvénients de chacune d'entre elles. S. Geneste, A. Legrand.

10 décembre : Intervention de l'ADAV lors d'une journée d'étude organisée par la Porte du Hainaut à l'attention d'élus et de techniciens. L'ADAV présente les avantages et inconvénients de différents types d'aménagements réalisés à Valenciennes et présente la démarche qu'elle accompagne sur les plans de déplacements scolaires. A. Legrand, M. Anceau

15 décembre : Réunion sur le projet de la Place Cardon à Valenciennes. Présentation des 2 esquisses finales de la Place. Discussion sur certains détails (bordures, amorces de bandes cyclables, etc.). S. Geneste, A. Legrand.

Saint-Saulve

20 novembre : Repérage des emplacements possibles d'arceaux. S. Geneste, A. Legrand.

18 décembre : Point sur les projets 2010 (quartier du Bosquet et secteur Charles Giraud), discussion sur le projet de la rue Montesquieu (remise à double sens général ?). S. Geneste, A. Legrand.



Villeneuve d'Ascq,
double-sens
cyclable rue des
Victoires

LILLE MÉTROPOLE

COMMUNAUTÉ URBAINE – LMCU

9 septembre : **Comité de pilotage** pour la préparation des États Généraux du Vélo qui se tiendront en octobre. M. Anceau.

22 septembre : Rendez-vous avec Éric Quiquet pour faire le point sur la politique cyclable engagée par LMCU. L'ADAV est invitée à faire part de

ses doléances et à établir une liste des aménagements prioritaires. M. Anceau.

13 octobre : Dernière visite de Courtrai avec les services de la Ville pour finaliser la balade technique qui clôturera les États Généraux du Vélo. M. Anceau.

13 octobre : Plan Climat. Réunion de réflexion sur le thème « Changeons les modes de vie ». S. Geneste.

15 et 16 octobre : États Généraux du Vélo. M. Anceau, L. Coveliers, P. Delrue, O. Dutel, S. Geneste, D. Lefebvre, S. Torro-Tokodi.

3 décembre : Participation à la mise en place de la commission d'accessibilité. L'ADAV participera aux réflexions sur le partage de l'espace. M. Anceau.

Unité Centrale

12 novembre : Première réunion pour engager la mise à jour de la carte des aménagements cyclables de LMCU. M. Anceau.

19 novembre : Réunion de travail pour étudier les projets d'aménagements cyclables sur les axes Valmy-Kennedy et Brandt-Chaude Rivière à Lille. M. Anceau, S. Geneste.

UTLS - Lille-Seclin

21 septembre : Réunion pour définir les projets d'aménagements prioritaires sur le réseau structurant en 2010. M. Anceau, S. Geneste.

20 novembre : Réunion sur site pour remplacer les bordures de la piste cyclable du Pont de Fives à Lille par des seuils à niveau zéro. M. Anceau, S. Torro-Tokodi.

UTML - Marcq-La Madeleine

23 septembre : Réunion pour définir les projets d'aménagements prioritaires sur le réseau structurant en 2010. M. Anceau, S. Geneste.

26 novembre : Réunion de travail sur les projets d'aménagements des rues des Écoles, de l'Yser, des Cottages Fleuris à Saint André (double-sens cyclable) et du réaménagement de la rue Faidherbe à Pérenchies. M. Anceau.

UTRVA – voirie Roubaix-Villeneuve d'A.

15 septembre : Réunion pour définir les projets d'aménagements prioritaires sur le réseau structurant en 2010. M. Anceau.

14 octobre : Étude de différents projets de voiries. Hem : raccordement de la Coulee Verte sur la rue Jules Guesde et prolongement sur le site de la Blanchisserie avec liaison sur la rue des Vosges. Wasquehal : étude de la traversée à niveau du l'av. du Grand Cottignies pour assurer la continuité sur le chemin de halage. M. Anceau.

16 novembre : Étude de différents projets de voirie. Hem : Coulee Verte. Roubaix : rue Lacroix en zone 30 avec double-sens cyclables. D941 à Tressin / Anstaing : réaménagement de la piste cyclable bidirectionnelle. Débat sur l'importance des seuils zéro et sur l'aménagement des carrefours (aire piétonne ou poursuite de la piste). Lys lez Lannoy : projet de zone 30 rues de la Justice et d'Isly. M. Anceau.

UTTA - Tourcoing-Armentières

9 septembre : Analyse de la liste de propositions remise à l'unité territoriale en juin. M. Anceau.

11 septembre : Étude de différents projets de voirie. Halluin : zone 30 sur le Chemin de Loi-

sel. Tourcoing : projet d'établir une liaison entre la zone de l'Union et le Grand Boulevard au niveau de Ma Campagne en utilisant l'emprise de l'ancienne voie SNCF. Ligne à Haut Niveau de Service sur le bd d'Halluin. M. Anceau.

14 septembre : Réunion pour définir les projets d'aménagements prioritaires sur le réseau structurant en 2010. M. Anceau.

26 octobre : Étude de différents projets de voiries. Tourcoing : Ligne à Haut Niveau de Service sur le bd d'Halluin, étude des aménagements des carrefours du Dronckaert et du bd Industriel. M. Anceau.



Roubaix,
double-sens
cyclable rue
des Arts.

Département du Nord

8 septembre : Réunion de préparation de la formation du personnel à la pratique du vélo urbain. S. Geneste, S. Torro-Tokodi.

30 novembre : Réunion avec le service des grands projets. Présentation de l'action de l'ADAV et du partenariat avec le Département. Présentation succincte des projets de contournements de Cantin, du Cateau, d'Auby, du bouclage du bd Industriel à Tourcoing, de l'élargissement de la RD 700 à Hem, du dédoublement de la RD 642 entre Hazebrouck et Méteren... M. Anceau.

Arrondissement de Lille

25 septembre : Étude de différents projets de voiries. RD 308, projet de bandes et de pistes cyclables à Comines. RD 291, réaménagement du carrefour avec la rue du Christ à Neuville. Leers, présentation d'un nouvel accès à la zone commerciale avec une piste. Rue Roger Salengro à Hellemmes, projet de suppression de la piste bidirectionnelle au profit de deux pistes unidirectionnelles. RD 145 à Fretin / Templeuve, projet de pistes cyclables. M. Anceau.

13 octobre : Étude sur site de l'intégration au niveau des carrefours du projet de piste cyclable bidirectionnelle des bds de Cambrai et Montesquieu à Roubaix. M. Anceau.

21 octobre : Présentation du projet de réalisation d'un cheminement cyclable sur la rue Jules Guesde à Lomme entre les rues Thomas et Saint Venant. M. Anceau.

23 octobre : Étude de différents projets de voiries. RD 63/638 à Mouchin, étude de l'insertion de la piste dans le projet de giratoire. RD 8, projet d'aménagements cyclables à Attiches. RD 549 à Capelle en Pévèle, renforcement des bandes cyclables. RD 617, Halluin, projet de pistes et de bandes entre Roncq et la frontière. Analyse des routes départementales à inscrire prioritairement au prochain plan départemental pour les doter d'aménagements cyclables. M. Anceau.

17 novembre : Comité de pilotage sur le projet cyclable des bd Montesquieu et Cambrai à Rou-

baix. S. Geneste.

17 novembre : Étude sur la possibilité de lancer des études de projets sur les bds Gambetta et Industriel à Tourcoing. M. Anceau.

Arrondissement de Valenciennes

15 septembre. Étude de différents projets de voiries. RD 954, projet de pistes au niveau du giratoire avec la RD 935 pour assurer liaison avec la voie verte. RD 50a, Quarouble-Rombies-Sebourg, projet de pistes cyclables unidirectionnelles. RD 953, Hasnon-Rosult, projet de pistes... M. Anceau.

Arrondissement de Douai

4 septembre : Étude de différents projets de voiries. Couincy, pour faciliter la traversée des pistes au niveau du giratoire (projet vu précédemment) les deux voies de circulation sont ramenées à une file. RD 938, à Flines lez Raches, projet de pistes vers la Rd 917. RD 957, projet de suppression des bandes entre Marchiennes et Somain au profit d'un piste bidirectionnelle... M. Anceau.

5 novembre : Étude du projet d'un aménagement cyclable entre Gœulzin et Arleux. V. Sion, M. Anceau.

Arrondissement de Cambrai

10 septembre : Étude de différents projets de voiries. Caurioir : projet de bandes cyclables au lieu des 3 voies actuelles. Cambrai, projet de bandes sur l'avenue de Paris. RD 644 à Rumilly, projet d'aménagements avec alternance de pistes et de bandes. M. Anceau.

Arrondissement d'Avesnes

23 septembre : Nouvelle prise de contact. Échange sur la nature et les finalités du partenariat avec le Département.

Arrondissement de Dunkerque

29 septembre : Étude de différents projets de voiries. RD 601, Loon-Plage – Grande Synthe, étude d'un projet de piste bidirectionnelle. RD 952. Bierne : projet d'une piste bidirectionnelle pour rejoindre la gare de Bergues.

Département du Pas de Calais

14 octobre : Réunion sur le projet du Pont d'Essars. Le profil général n'est pas modifiable, quelques améliorations pour les cyclistes vont être étudiées (protection des aménagements, élargissement, etc.). D. Dourlens, S. Geneste, R. Van Rijn.

Pôle Info-Déplacements

27 août : PDES. Formation des correspondants Réseau Éducatif de l'association CITEO (ex-ADEMN) à l'accompagnement des publics scolaires à vélo au collège.

15 septembre : PDE. Petit-déjeuner de réflexion sur la mise en place de la démarche pour les commerçants de Tourcoing.

16 septembre : Stand place de la République et à l'université catholique à Lille à l'occasion de l'inauguration de la station autopartage Vauban.

17 septembre : PDE. Stand sur le parc de la Haute-Borne à Villeneuve d'Ascq pour les salariés des entreprises du site.

Intermodalité. Débat sur la mobilité organisé conjointement avec l'association le Pas de Côté au Café Cityoien.

19 septembre : Stand zone de l'Union entre Roubaix et Tourcoing à l'occasion de l'événement Blue Links. E. Défossez.

21 septembre : PDE. Formation à la circulation à vélo en ville pour les agents du Conseil Général du Nord à Lille.

28 et 29 septembre : ADEME Centre. Intervention auprès du réseau régional des conseillers Info-Énergie pour intégration de la dimension mobilité dans les conseils délivrés au public..

3 et 4 octobre : Stand au boulevard des Assos de Lille à la gare Saint Sauveur.

6 octobre : Plan Climat LMCU, atelier « Déplacements et localisation des activités dans la métropole ».

20 octobre : PDES. Stand d'information pour les parents d'élèves de l'école Pierre Lefebvre à Wasquehal dans le cadre d'une opération « Marchons vers l'école ».

5 novembre : PDES. Présentation de la démarche à la Communauté d'Agglomérations de St Omer dans le cadre d'une journée de formation nationale.

6 novembre : Stand au Nouveau Siècle à Lille lors de l'événement Les Itinéraires du Développement Durable.

7 novembre : Stand au forum de l'économie sociale et solidaire à Lille.

9 novembre : Rencontre avec nos interlocuteurs de l'ADEME et de la Région pour préciser la poursuite de la mission en 2010.

16 novembre : PDES. Réunion de préparation d'un cahier des charges Agenda 21 au CAUE à Lille.

19 novembre : PDES. Rencontre avec Vélo Calais Insertion à Lille pour faire part de notre expérience en matière d'écomobilité scolaire.

Lilas-Autopartage. Rencontre du club des usagers à Lille.

25 novembre : Intermodalité. Intervention auprès de l'Union Régionale des Organisations de Consommateurs à St André.

26 novembre : PDE. Participation à l'atelier organisé par Alliances pour donner des exemples de pratiques en métropole lilloise.

26 novembre : Stand à Tourcoing à l'occasion des 100 ans du Grand Boulevard.

7 décembre : PDE. Avis sur les services à mettre en place à l'attention des clients de l'entreprise Norauto pour favoriser le report modal.

8 décembre : PDES. Réunion de travail pour préciser le champ d'actions à mettre en place avec les écoles lilloises, en collaboration avec les élus du plan Vélo et du Bureau des Temps, et le chargé PDU.

10 décembre : Participation et intervention à la Journée URBA avec pour thématique Transport, déplacements, mobilité, accessibilité, pour les techniciens et élus du Valenciennois.

TRANSPOLE

22 septembre : Distribution de la fiche 7 sur les voitures stationnées sur le parking 4 Cantons de Transpole, muni d'un vélopole. Y. Dupire, S. Geneste, S. Torro-Tokodi.

23 novembre : Préparation de la réunion du 26. M. Anceau.

26 novembre : Réunion avec la direction de Transpole pour aborder les actions communes à mener pour favoriser l'intermodalité vélo + TC. M. Anceau, B. Cousin.

Club des Villes et Territoires Cyclables

7 au 9 octobre. Intervention au congrès à La Rochelle. M. Anceau, S. Torro-Tokodi.

Association des Départements Cyclables

16 au 18 septembre. Congrès à Annecy. M. Anceau, S. Geneste

AF3V : 10 octobre. CA à la Rochelle. M. Anceau

FUBicy

5 septembre : Comité Directeur à Paris. S. Torro-Tokodi.

13 et 14 octobre : Voyage d'étude avec M. Peigné (M. Vélo France) à Utrecht et Houten aux Pays-Bas. S. Torro-Tokodi.

14 novembre : Comité Directeur à Paris. S. Torro-Tokodi.

MRES - 27 novembre : AG à Arleux. M. Anceau.

Collectif l'Entorse

14 septembre : Réunion de préparation de la fête du vélo 2010. JB Boulange, S. Geneste.

26 novembre : Réunion de préparation de la fête du vélo 2010 (travail en partenariat sur la quinzaine de l'Entorse et la fête du vélo) : plusieurs propositions en plus des animations habituelles de la fête du vélo : sortie vélo en mai, ateliers d'aide à la réparation décentralisés et convergence de cyclistes le samedi à Lille. E. Défossez, C. Delcour, S. Geneste, S. Sylard.

UNOTRE (Fédération de transporteurs routiers)

13 octobre : Réunion pour un partenariat concernant les autocollants « Cyclistes danger, ne doublez jamais par la droite ». S. Geneste.

ABRÉVIATIONS

CUA :	Communauté d'Agglo d'Arras
DDE :	Direction Départementale de l'Équipement
GTV :	Groupe Travail Vélo
LHNS :	Ligne à haut niveau de service
MRES :	Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
PDE :	Plan de Déplacements d'Établissement
PDES :	Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire
PDU :	Plan de Déplacements Urbains
UT :	Unité Territoriale

LES VÉLOCISTES CI-DESSOUS OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS

Réductions sur achat de vélos et pièces (hors promotions et sur présentation de la carte d'adhérent de l'année en cours).

Dans le Nord

SPORT'DEP

931 av du gal de Gaulle
Bondues
03 20 30 72 90
contact@promovelo.fr
Remise 10% sur les accessoires et 5% sur les vélos (hors promotions).

CYCLES LESAFFRE

204 Rue Carnot
Fâches-Thumesnil
03 20 95 46 96
Remise de 5% (hors promotion)

VANDERDONCKT FONTAINE

Cycles Peugeot
1 et 3 rue Roger Salengro
Hellemmes
03 20 56 52 66
10% sur les accessoires
5% sur les vélos (hors promotion)

LAMBERSART CYCLES*

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

Cycles LECOLIER

64 rue Gambetta
Lille - 03 20 54 83 39
5% sur achat de vélo ;
10 % sur les pièces (hors promotion)

TO DIFFUSION

1 et 3 rue du Nord
Lille - 03 20 42 18 17
todiffusionlille@orange.fr
Spécialiste du vélo électrique. Remise de 10% sur vélos ; 20% sur accessoires.

VILLAVÉLO

24 pl Louise de Bettignies
Lille - 03 20 74 17 58
Spécialiste du vélo urbain et du vélo électrique.
Remise de 5% sur vélos et accessoires (hors promotion)

Cycles VERBRUGHE

411 avenue de Dunkerque
Lomme - 03 20 08 98 41
Remise de 5 % sur vélo
10 % sur les pièces (hors promotion)

CYCLES ET MOTOS

Neufs/Occasions
Alain PEUCELLE
28 rue des Hautes Loges
Marcq-en-Barœul
03 20 72 62 22
6% sur les vélos ; 10% sur les pièces (hors promotion)

Cycles FALLET

4 bis av. Robert Schumann
Mons en Barœul
03 20 04 47 01 - Remises

SCOOTENVILLE

78 rue de Famars
Valenciennes
03 27 25 64 76
VAE, cyclomoteurs, e-solex. 10% sur accessoires ; 5% sur vélos (hors promotion)

CULTURE VÉLO

Angle de la rue J. Guesde et du bd de l'Ouest à Villeneuve d'Ascq. 03 20 56 06 99
Remise de 7% sur les vélos et les accessoires.
59vdascq@culturevelo.com

Dans le Pas-de-Calais

VÉLO & OXYGEN

4 rue du 19 Mars 1962
Achicourt - 03 21 55 85 17
Remise de 5%

CAPSULE CYCLES

3 rue Copernic
Arras - 03 21 71 03 67
capsulecycle@orange.fr
Remise de 5%.

RIDE ON

689 rue du Pont de pierres
Béthune
03 21 64 02 51
ride.on@orange.fr
5% sur vélos ;
10% sur pièces

PRO CYCLES 62

876 avenue de la Libération - Bruay la Buissonnière
03 21 53 52 58
Remise de 10 %



AGENDA

Pour certaines de ces activités,
l'association recherche
des bénévoles.

Contactez-nous pour en savoir plus

Les ateliers de réparation et
d'entretien :

- tous les 1^{ers} samedis du mois, à la MRES à Lille de 10h à 12h ;
- tous les 3^{es} mardis du mois au foyer de Jeunes Travailleurs *Béthanie*, 15 rue St Génois à Lille de 18h à 20h.

Le 30 janvier,

Assemblée Générale extraordinaire des adhérents de l'association à 14h30 et **assemblée ordinaire** à 15h, à la MRES à Lille.

Le 6 février,

Inauguration des double-sens cyclables de Lambersart, à 11h place de la République, parcours à vélo de 30mn environ suivi d'une collation.

Le 1^{er} février,

Réunion de préparation de la Fête du Vélo à partir de 19h à la MRES à Lille.

Le 13 mars,

Formation des correspondants locaux de 9h à 18h à la MRES à Lille (inscription obligatoire).

Du 1^{er} au 7 avril,

Semaine du Développement Durable.
Stand à Bondues le 2 avril.

Du 4 avril au 6 juin,

Quinzaine de l'Entorse sur la métropole, pour plus d'informations nous contacter..

Le 29 mai,

Broc'à vélo à Arras

Place du Théâtre, horaires à confirmer.

Les 5 et 6 juin,

Fête du Vélo

Le samedi à Lille : Broc'à vélo, Village Vélo, atelier de réparations, animations, toute la journée à la gare St Sauveur. Vélo-parade convergente entre plusieurs villes de l'agglomération.

À Arras, balade familiale.

Le dimanche à Lille : balades.

POÉSIE



**Un papillon, c'est de la
beauté et du silence.
Une promenade à vélo,
c'est ça aussi...**

Vladimir Nabokov

**Les articles
pour le prochain
Heurovélo, le
n°63, doivent
nous parvenir
avant le
12 avril**

**Journal dérailleur
l'heurovélo**

l'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'AssOciatiOn Droit Au Vélo, (ADAV), 23, rue Gosselet 59000 Lille.
Tél : 0 320 861 725 ; fax : 0 320 861 556

Courriel : info@droitauvelo.org - Site : www.droitauvelo.org
Commission paritaire : ISSN 12510602 ; périodicité trimestrielle.
Conception ADAV. Le numéro : 2 euros ; gratuit pour les adhérents.
Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication : Benoît Cousin.

Mise en page : Vanessa Delattre, Sébastien Torro-Tokodi.

Illustrations : Auto (p. 11), Laurent Libessart (p.1), Andy Singer (p.3 et 12), Grégory Ledoux (p. 28).

Ont contribué à ce numéro : Philippe Allogio, Michel Anceau, Claude Bridelance, Benoît Cousin, Luc Coveliers, Elise Défossez, Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Sabine Geneste, René Fauvergue, Guillaume Flament, Cécile Lebas, Alain Legrand, Éric Liberelle, Nicole Loriau, Bruno Macke, Patrick et Nina Mullié,

Laurent Plancke, Érick Roussel, Emmanuelle Saintin, Anne Sauter, Christophe Tilmant, Sébastien Torro-Tokodi, Sacha, Gérard Vahé, Nolwenn Vandestien.

Relecture : Catherine Bécart, Hervé de Cagny, Gilles Laurent, Aude Vanmansart.

Les articles parus dans l'Heurovélo sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association ADAV. Imprimé sur papier recyclé et encres végétales par les imprimeries Calingaert. Tirage : 1 500 ex.

Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être sûrs de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de téléphoner avant de vous déplacer : 03 20 86 17 25. Permanences tous les mercredis de 14 h à 18 h.

