



Journal dérailleur

L'heure du vélo

Janvier 2011

n°65

Samedi 22 Janvier
**ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE**
14H

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

CARTOGRAPHIE	P2	●
<i>Carte cyclable collaborative</i>		●
ÉDITORIAL	P3	●
BOUGEONS	P3	●
<i>Légèreté du CO₂</i>		●
ACTION	P4	●
<i>Annezin, avenue de la Morinie</i>		●
<i>Pont d'Essars, travaux</i>		●
<i>Bandes rue du Faubourg d'Arras</i>		●
IMAGINATION	P5	●
<i>Martine à vélo</i>		●
<i>Internet et le «style»</i>		●
<i>Schizophrénie automobile</i>		●
<i>Rêvons un peu</i>		●
STATIONNEMENT	P6	●
<i>Test : vélostation à Lille</i>		●
<i>Les commerces et le vélo</i>		●
<i>Nouveaux venus à Villeneuve d'Ascq</i>		●
CARNET ROSE	P7	●
<i>Nouvelle antenne à Dunkerque</i>		●
CONCERTATION	P8	●
<i>Se déplacer à Arras</i>		●
L'ADAV Y ÉTAIT	P10	●
PROFESSION	P15	●
<i>Docteur à vélo</i>		●
<i>Facteur à vélo électrique</i>		●
<i>J'en ai pour deux minutes</i>		●
DIVERS	P16	●
<i>Sédentarité</i>		●
<i>Waterloo à Mons en Barœul</i>		●
<i>Nouvelles mobilités</i>		●
<i>Rétroviseur ou 3^e œil</i>		●
<i>Complètement bouché</i>		●
<i>Communiqué de presse</i>		●
BALADES	P19	●
<i>Voie verte à Dainville</i>		●
<i>Invitation</i>		●
<i>Sur les traces du PP</i>		●
ÉVÉNEMENTS	P20	●
<i>Fête du vélo 2011</i>		●
<i>AlterTour</i>		●
<i>Vélorution universelle</i>		●
AGENDA	P20	●



Projet d'établissement d'une carte cyclable collaborative de la métropole lilloise



Les plans cyclables de la métropole lilloise étant peu fréquemment actualisés et rarement exhaustifs en 2009, des cyclistes ont sollicité les membres de l'association Droit au vélo afin d'utiliser le projet OpenStreetMap pour créer une carte cyclable collectivement.

OpenStreetMap ? Kézako ?

OpenStreetMap (<http://www.openstreetmap.org>) est un projet de création de cartes collaboratives. Il peut être comparé à ce que fait Wikipédia, mais pour la cartographie.

Le projet a été lancé en 2005 au Royaume-Uni par Steeve Coast. Ce dernier constatait que les cartes fournies par l'Ordnance Survey (l'IGN britannique) étaient d'une qualité insatisfaisante mais qu'en plus il fallait les payer.

Son principe est simple : si je fais une carte de mon quartier et que chacun en fait autant, nous obtiendrons une grande carte de qualité. C'est avec ce même principe que l'ADAV propose à ses adhérents de s'associer à ce projet de création d'une carte cyclable collaborative.

Les collectivités composant la LMCU, villes et communauté urbaine, ont du mal à suivre l'évolution des installations cyclables. Les travaux sont trop nombreux et changent en permanence le terrain : la centralisation des données est très complexe. Dès lors que les collectivités ne sont pas capables de le faire, qui d'autre que les cyclistes pour fournir une carte vélo précise ?

Le projet, dans un premier temps, se limite à la métropole lilloise et aux seuls équipements routiers, mais il pourra être étendu à d'autres zones (Valenciennes, Béthune ...) ou à d'autres informations (itinéraires cyclables, voies vertes ...).

OpenStreetMap est « libre ». Concrètement, ça veut dire que les données qui la composent peuvent être téléchargées par tout un chacun. Les collectivités et les entreprises qui le souhaitent pourront se servir de ces données pour créer des plans aussi longtemps que les auteurs sont cités. Dans la pratique, pour citer les auteurs on dit « OpenStreetMap et contributeurs ».

L'ADAV, en s'impliquant ainsi dans OpenStreetMap, devient pionnière pour renseigner les informations cyclables.

Pas besoin d'être informaticien !

C'est un point important : ce projet est ouvert à tout le monde. Nul besoin d'être informaticien ni d'avoir un ordinateur pour participer au projet !

Chacun doit pouvoir contribuer au projet, armé de sa seule bonne volonté, sans connaissance préalable en informatique ou cartographie.

De même, il n'y a pas besoin d'y consacrer beaucoup de temps : la contribution peut être ponctuelle. Vous pouvez vous contenter de recenser les éléments de votre rue et des rues voisines.

L'ADAV compte beaucoup de membres, si chacun prend une petite part du travail, le résultat sera important. Les petits ruisseaux forment les grandes rivières.

Cette partie de collecte des données, où nulle connaissance n'est nécessaire, est la plus importante. Si on ne sait pas ce qu'il y a sur le terrain, on ne peut pas faire de carte.

Comment participer ?

Il y a deux façons de participer au projet : collecter les données et les entrer en informatique.

Pour collecter les informations, il vous faut un crayon et la carte de la zone où vous allez travailler.

Pour obtenir cette carte, vous pouvez en demander un exemplaire auprès du secrétariat de l'association. Vous pouvez également l'obtenir vous-même en allant sur <http://velo-lille.cleo-carto.com>, sélectionner le ou les carrés qui vous intéressent, cliquer sur « WP » tout à droite de



l'écran. Vous arriverez sur le site d'impression de cartes Walking Papers et vous n'aurez plus qu'à suivre les instructions.

Allez sur le terrain, annotez le papier. Une fois ce dernier rempli, retournez-le au secrétariat de l'ADAV qui le transmettra aux volontaires pour la saisie informatique des informations.

Ceux qui le souhaitent peuvent participer à la saisie des informations en informatique. Ce n'est pas très compliqué, mais ça demande une formation. Une première séance aura lieu le samedi 5 février 2011 à 14 H au sein de la MRES à Lille.

Vous pouvez aussi consulter la page <http://velo-lille.cleo-carto.com> qui explique comment agir, et poser vos questions sur le forum de l'association.

Pour quel résultat ?

Au fur et à mesure de la collecte des données, la carte cyclable se complétera. Elle est en permanence visible à l'adresse suivante : <http://velo-lille.cleo-carto.com/map.html>

Le projet s'appuie sur de nombreux outils développés pour OpenStreetMap et impliquera l'ADAV dans les groupes d'élaboration de cartes cyclables d'OpenStreetMap. Parmi les outils, le principal est OSMQA (OpenStreetMap Quality Assurance) de François Van Der Briest ainsi que le rendu (couleurs et formes utilisées pour la carte) BeCiklo auquel contribue le lillois Thomas Clavier.

Elle peut être chargée sur les GPS de marque GARMIN, suivant une procédure compliquée, expliquée ici : http://wiki.openstreetmap.org/wiki/FR:OSM_Map_On_Garmin

L'association Chtinux (<http://www.chtinux.org>) est présente le 3^e mardi de chaque mois à la MRES à Lille et peut effectuer cette manœuvre compliquée pour vous.

Au travers du site GéoVélo (<http://www.geovelo.fr/lille>) vous pourrez bénéficier d'un calcul d'itinéraire cyclable en privilégiant la rapidité ou la sécurité du trajet.

N'importe qui pourra créer une application à partir des données collectées. La seule limite aux possibilités offertes est l'imagination.

« Je ne suis pas explorateur. Je manque absolument d'explorateurs. Ce n'est pas le géographe qui va faire le compte des villes, des fleuves, des montagnes, des mers, des océans et des déserts. Le géographe est trop important pour flâner. Il ne quitte pas son bureau. »

Antoine de Saint-Exupéry, Le Petit Prince.

Philippe Pary

Notre région se met au vélo en libre-service (VLS) : après Calais, l'été dernier (18 stations et 160 vélos), c'est la communauté urbaine de Lille (LMCU), qui va proposer, dès septembre 2011, une première phase avec 1100 vélos dans 80 stations. Nous avons souvent dit que le VLS, pertinent dans les zones denses et qui peut mettre ou remettre en selle de nombreux citadins, n'était pas pour nous une panacée, et qu'il devait s'accompagner à la fois d'autres systèmes de location, plus responsabilisants et moins onéreux pour la collectivité, d'une offre de services autour du vélo, et d'infrastructures destinées à en faciliter l'usage et la circulation. Aurions-nous été entendus ? L'offre de VLS lilloise sera complétée de plusieurs milliers de vélos en location de longue durée, de nombreux arceaux, d'abris sécurisés et de maisons du vélo.



Répétons-le : il faut aussi repenser le partage de la rue et le rééquilibrer au profit des modes doux (actifs, dit-on maintenant) de déplacement. Trop souvent encore, lors d'un réaménagement de la voirie, on conserve pusillaniment le stationnement automobile (parfois même le stationnement en épi, dévoreur d'espace), et on déplore qu'il ne reste plus une largeur suffisante pour que la rue puisse assurer ses fonctions : y vivre et s'y déplacer librement et en sécurité. Autrement dit, on prend le problème à l'envers : il faut commencer par accorder aux

piétons un espace généreux et confortable, penser ensuite à la circulation des véhicules, sans bien sûr oublier les cycles, et enfin envisager d'autoriser le stationnement.

Quelques signaux prometteurs sont apparus récemment, révélant une prise de conscience, certes tardive, que le code de la route actuel, principalement élaboré pour l'automobile, pénalisait gravement cyclistes et piétons. Après le décret de juillet 2008, qui généralisait les doubles sens cyclables dans les zones 30 (l'exception devient la règle) et instituait les zones de rencontre où le piéton est roi, le tourne-à-droite aux feux rouges pour les cyclistes, déjà expérimenté à Bordeaux et Strasbourg, vient de faire son entrée dans le code de la route. Le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010, « facilite la mise en place par les collectivités locales du "tourne-à-droite" aux feux tricolores pour les cyclistes. »

Nous nous retrouverons à Lille le samedi 22 janvier, date de notre assemblée générale annuelle, pour échanger sur ces sujets et sur bien d'autres : ce sera l'occasion d'observer « Droit au vélo sur le terrain » et d'écouter les expériences de nos correspondants locaux, que vous lirez aussi dans ce numéro. Bonne année 2011 aux lecteurs de plus en plus nombreux de *L'Heurovélo*.

Benoît Cousin

BOUGEONS !

L'insoutenable légèreté du dioxyde de carbone

Évaluation comparative de l'impact carbone des circulations automobile et vélocipédique

Il y a un an, un constructeur d'automobiles, pour vanter les mérites de son dernier modèle, précisait que son niveau d'émission de CO₂ passait sous le seuil des 100 grammes au kilomètre ! Voilà bien un chiffre qui ne nous dit pas grand-chose. Pour le rendre plus concret, on pourra considérer que cette voiture « performante » émet un kilo de CO₂ pour faire chaque matin 10 km, ou encore 100 kg de CO₂ pour franchir les 1003 km qui séparent Lille de Marseille.

Les voitures nous pompent l'air

On notera en passant un paradoxe apparent. Sur ce trajet Lille Marseille, l'automobiliste aura rempli le réservoir de cette voiture avec 60 litres (si sa consommation moyenne est de 6 litres aux 100 km). Sachant que la densité de l'essence est 0,75 g par cm³, il a donc consommé 45 kg d'essence tandis qu'il a émis 100 kg de CO₂. La différence entre ce qui est rentré dans le réservoir et ce qui est sorti par le pot d'échappement (55 kg) vient... de l'oxygène de l'air que les voitures consomment allégrement tout au long de leur déplacement. Sans payer un centime ! Les voitures pompent l'air, au sens littéral du terme. Rien de nouveau.

Considérons maintenant l'émission de CO₂ par le cycliste. Il faut bien reconnaître qu'elle n'est pas nulle !

À chaque inspiration normale, 0,5 litre d'air entre dans nos poumons, soit environ 8 000 litres par jour ou à peu près 10 kg (sachant qu'un litre équivaut à 1,29 g). Le volume d'air qui peut pénétrer « en plus » au cours d'une inspiration forcée est de 2,5 à 3 litres. Et voici, d'après Wikipédia, le volume d'air inhalé (en litres par minute) en phase de repos : 6, de marche : 15, de promenade à bicyclette : 15, d'utilisation intensive du vélo ou en côte : 60 à 100.

25 fois moins de CO₂ émis par le cycliste et son vélo que par l'automobiliste et sa voiture

L'air que nous respirons contient 21 % d'oxygène, 78 % d'azote, 0,04 % de CO₂, plus des traces d'hélium, d'argon, de vapeur d'eau. L'air que nous expirons contient 78 % d'azote, 16 % d'oxygène et de 4 % à 5 % de CO₂. Il contient aussi des traces de monoxyde d'azote, d'éthane, du pentane, de l'acide formique, acide acétique, ammoniac, acétone, isoprène... (J.C. Chevrolet et al. La revue médicale suisse, 2004) dont la quantité varie selon notre état de santé ou notre régime alimentaire (ah, l'éthanol !).

Le poids de CO₂ émis par un cycliste qui parcourt vaillamment 10 km en 30 minutes, chaque matin pour aller travailler est donc de 15 l/min x 30 min = 450 l d'air inhalé qui produiront un peu plus de 20 litres de CO₂, soit environ 40 grammes (un litre de CO₂ pesant 1,87 g à 20°C).

40 g de CO₂ émis par un cycliste pour parcourir 10 km alors qu'une voiture émet 1 kg sur la même distance auquel s'ajoutent environ 10 g émis par l'automobiliste ! Soit au total environ 25 fois moins de CO₂ émis par le cycliste que par l'automobiliste et sa voiture. Quelle différence !!! Un élément de plus à ajouter à la longue liste des avantages du vélo. Et un argument de poids en faveur de la circulation cycliste que les participants à la Conférence des Nations unies sur le développement durable à Rio en 2012 devraient méditer (pour Cancun 2010, c'est trop tard !).

Bernard Vandebunder, biologiste

bernard.vandebunder@iri.univ-lille1.fr

Aménagement de l'avenue de la Morinie à Annezin

La ville d'Annezin, qui touche Béthune, a réalisé pour 2 535 000 € des travaux d'aménagement urbain et de sécurité dans l'avenue de la Morinie, 1/3 de la somme étant subventionné par le Conseil Général du Pas-de-Calais.

Avant les travaux sur cette route départementale, des aménagements cyclables existaient. Les travaux ont gommé les bandes cyclables existantes, et n'ont repris AUCUN nouvel aménagement, obligeant les cyclistes à rouler sur la chaussée, alors que, si les choses avaient été pensées au départ, de la place aurait pu être trouvée pour tous. J'ai écrit au maire d'Annezin début novembre 2009. Il m'a répondu qu'il le savait mais que les aménagements avaient été supprimés parce qu'avant, les voitures se garaient dessus et qu'il avait fallu faire un choix entre le parking en épi, permettant une circulation en zigzag et moins de vitesse, et les pistes cyclables. Nous lui avons demandé le respect de la loi Laure, celle qui dispose qu'« à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes ou voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants ».



Sans réponse de sa part, nous avons fait un petit rassemblement sur place en février 2010, qui n'a pas fait avancer les choses. Les travaux étant pratiquement finis, nous avons demandé une zone 30, pour respecter la loi, d'autant qu'il y a une école et un collège pas loin.

Les mois se sont passés et nous avons appris, par la presse, que le samedi 16 octobre aurait lieu l'inauguration de l'avenue de la Morinie, en présence de M. Dupilet, président du Conseil Général 62. Nous lui avons donc écrit, avec copie au maire d'Annezin, pour expliquer notre demande.

Lors de l'inauguration nous nous sommes invités à quelques-uns avant le traditionnel ruban

coupé. Madame Péru, conseillère générale et M. Delomez, maire d'Annezin, m'ont assuré que la loi Laure serait respectée et qu'une zone 30 serait installée sous 3 semaines... Près de deux mois plus tard, le délai court toujours. Affaire à suivre donc, mais la récente réponse de M. Dupilet à notre sollicitation laisse espérer des améliorations. Il nous informe en effet que, dans le cadre du partenariat qui lie Droit au vélo au Département, ses services prendront contact avec nous pour étudier quelle solution mettre en œuvre pour sécuriser les déplacements des cyclistes.

Si la démarche du Département du Pas-de-Calais est aujourd'hui volontariste pour développer les infrastructures cyclables, malheureusement, pour l'instant, à l'intérieur des communes, sur les départementales, cela reste aux municipalités seules de décider des aménagements cyclables à réaliser. Le Département ne fait qu'accompagner financièrement la remise en état de la chaussée auto.

Daniel Doullens.

Pont d'Essars – Avancement des travaux à fin 2010

La mobilisation pour l'obtention de bandes cyclables sur le pont d'Essars au Nord de Béthune, le 10/10/2009, a été le point de départ d'une concertation efficace et courtoise avec le Conseil Général du Pas-de-Calais.

Ainsi, de réunion en réunion, de visite sur le terrain en visite sur le terrain, le Conseil Général a pris en compte toutes nos demandes et réalisé toutes celles compatibles avec la configuration existante (diminution de la largeur des trois chaussées véhicules de 3,5 à 3 mètres, création de bandes cyclables et trottoirs piétons, séparateurs entre voies véhicules et voies vélos, séparation de la voie cyclable et de la voie véhicules à l'approche du rond-point d'Essars, abaissés de bordures aux différentes liaisons, signalisations horizontale et verticale, déplacement des passages piétons près de la rue du Silo).

Le pont est ouvert à la circulation pour tous depuis mai 2010.

En cette fin d'année, seuls restent à réaliser l'aménagement et le raccordement de l'ancienne route venant de Locon, ces travaux étant tributaires de la réalisation du départ de la future route vers Lestrem.

Cette réalisation, qui a marqué tous les esprits dans le Béthunois (« ah oui, l'ADAV, c'est vous qui avez obtenu des bandes cyclables sur le pont

d'Essars »), améliore fortement la sécurité des cyclistes et des piétons. Ceux-ci sont globalement satisfaits, même si les bandes réfléchissantes des séparateurs de voies sont peu visibles et s'il n'existe pas de bande sur la partie de chaussée non refaite.

La convention signée en 2010 entre l'ADAV et le Conseil Général du Pas-de-Calais permet d'envisager sereinement, mais en restant vigilants et en relançant quand c'est nécessaire, à l'avenir, la prise en compte des vélos dans les futurs aménagements routiers. Ainsi, par exemple, au rond-point des Pilastres à Vendin, notre demande de prolonger les pistes cyclables jusqu'au rond-point (il manque environ 30 mètres de chaque côté de la route D 181 E) a été acceptée et sera réalisée prochainement.

Daniel Doullens



À Lille, les bandes attendues de la rue du faubourg d'Arras

Lors de travaux d'aménagement de voirie, il n'est pas rare de rencontrer le panneau « Ici le Conseil Général aménage vos routes ». Ce à quoi, en tant que cycliste, vous ajoutez : « et nos voies cyclables ».

Si le département aménage nos routes, il doit avoir une politique volontariste en faveur des cyclistes urbains ; en effet, si l'on veut développer les alternatives au tout voiture, pour atteindre les objectifs du PDU, de nombreuses pénétrantes, routes départementales, doivent apporter une réelle sécurité lorsqu'elles s'inscrivent dans le réseau urbain. Lors des groupes travail-vélo, qui rassemblent élus, techniciens LMCU et correspondants locaux de l'ADAV, l'absence du conseil général est regrettable. Sa compétence en matière de voirie de campagne ne s'arrête pas en entrée de ville ou village. Certes, les zones urbaines nécessitent une approche différente, un travail de réflexion plus fin, une concertation qui aidera à la cohérence et la continuité des voies cyclables ; le cycliste souhaite pouvoir circuler en toute sécurité, qu'il soit en ville ou à la campagne, passer de la piste

cyclable, à la voie de bus, à la voie verte ; peu lui importe l'aménageur. Ce qui lui paraît important, c'est de voir se multiplier les aménagements cyclables, un partage de la voirie, une reconnaissance de son mode de déplacement.

Les travaux qui ont eu lieu rue du faubourg d'Arras sont éloquent : cette grande artère, structurante, qui dessert le sud de Lille vers Arras était encore en travaux il y a peu de temps. Quel n'a pas été notre étonnement, suite à la pose du tapis de voir se profiler un marquage identique à celui que nous dénonçons depuis des lustres : une deux fois deux voies, le truc mortel à vous dégoûter de la pratique de la bicyclette !!!

- Avez-vous eu une commande de voies pour les cyclistes ? demandai-je à la personne qui traçait le marquage.

- Oh non, il y a trop de voitures, trop peu de vélos !!!

- Et vous oseriez faire du vélo avec vos enfants sur cette départementale ?

- Ma foi non !!! avec un petit sourire qui en disait long [ça va pas, non].

Paul Lueur et Philippe Delrue

Martine à vélo !

Le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Lilloise affiche comme un de ses objectifs fondamentaux la réalisation en dix ans d'une métropole cyclable exemplaire. Il présente le vélo (je cite) « *comme un moyen de transport certes économique et écologique, mais surtout performant et très concurrentiel des autres modes pour des distances courtes à moyennes inférieures à 5 kilomètres ; il constitue en particulier une véritable alternative à l'automobile pour la plupart des déplacements quotidiens* ». Les membres de notre association Droit au Vélo en sont parfaitement convaincus et ne peuvent que se réjouir d'une telle déclaration. Il reste cependant à convaincre de cette évidence la majorité des habitants de la Métropole, constituée pour la plus grande part de bagnolards impénitents. Je crois

pour cela à la valeur de l'exemple. Faites ce que je fais recueille en effet plus facilement l'adhésion que faites ce que je dis (mais que je ne fais pas). À cet égard, j'observe que la distance entre la Mairie de Lille et le siège de la Communauté Urbaine, comprise entre 1 et 2 kilomètres, se situe exactement dans la fourchette où le vélo est le moyen optimal de déplacement. Je suggère donc que Martine Aubry, accompagnée de son aréopage, fasse régulièrement à vélo le trajet de la Mairie de Lille à la Rue du Ballon. Outre l'impact exceptionnel et la valeur d'exemple qu'aurait une telle initiative, elle permettrait aux élus communautaires de se rendre compte par eux-mêmes des traquenards qui guettent les cyclistes sur ce parcours. Alors, chiche ?

Bruno Macke

Internet pour la promotion du « style » à vélo

Pour faire suite à l'article de Sébastien Torro-Tokodi du précédent Heurovélo: « I Bike(d) CPH », il est clair que Copenhague a la volonté de s'affirmer comme une ville leader en matière de vélo.

Elle a pour cela un avocat de la cause cycliste en la personne de Mikael Colville-Andersen qui met son talent de photographe et cinéaste au service du site « cycle chic Copenhagen ». <http://www.copenhagencyclechic.com/>

Ce site met en avant quotidiennement le côté vivant, naturel et élégant de la pratique du vélo à Copenhague et dans d'autres villes.

Lors d'une conférence faite à Melbourne en Australie, Mikael Colville présente en quatre points les raisons du développement de la circulation cycliste à Copenhague. <http://www.themonthly.com.au/urban-cycling-mikael-colville-andersen-2689>

Loin de la chaleur australienne, un autre film du site « cycle chic » visualise la circulation cycliste qui se poursuit imperturbablement durant les chutes de neige à Copenhague. <http://vimeo.com/8597651>

Pour conclure une autre vidéo anglaise explique les motivations de jeunes adolescentes à se déplacer à vélo malgré un environnement peu porteur. <http://standrewscyclechic.wordpress.com/2009/11/>

En conclusion : ces sites sont en anglais mais ils montrent comment le vélo peut s'ancrer naturellement et massivement dans la vie des populations et comment un positionnement « chic » du vélo répond à un besoin des habitants. Une ville comme Copenhague a manifestement compris l'intérêt qu'elle pouvait tirer en termes d'image de la pratique cycliste. D'autres villes observent et lui emboîteront le pas...

Frédéric Devred

Rêvons un peu

Au début des années 50, comme l'indique le tableau suivant, les cyclistes étaient encore majoritaires dans la circulation lilloise !

Route	Voitures	Bicyclettes	Motos	Voitures à traction animale
RN 350 (Grand Boulevard)	6811	9470	527	3
RN 25 (vers Arras)	1897	657	115	31
RN 42 (vers Boulogne)	1525	825	137	19
RN 17 (vers Ostende)	990	2757	142	56
RN 17 (vers Paris)	897	502	100	-
RN 41 (vers Béthune)	974	890	101	47
RN 41 (vers Tournai)	500	390	87	-
RN 349 (vers Ypres)	181	708	25	45
Total	13775	16199	1234	201

Source : *Urbanisme*, n° 9-10, 1951, p. 46. Trafic sur 24 h.

En 2050, quand les ressources naturelles seront pratiquement épuisées et les décharges déjà largement exploitées, le vélo pourrait bien redevenir majoritaire... Et si on évitait d'attendre le dernier moment pour s'y remettre ?

Frédéric Héran

bagnolard, arde [bɑ̃ɔlaʁ, aʁd] nom var.

Personne effectuant en voiture tous ses déplacements (même les plus courts) et n'envisageant pas un seul instant d'utiliser un autre mode de transport (marche à pied, vélo, transports en commun). Les bagnolards sont les principaux responsables de l'encombrement et de la pollution de nos cités.

ETYMOL. – Amalgame de Bagnard et de Bagnole, exprimant l'idée que les bagnolards sont esclaves de leur voiture, enfermés dans celle-ci comme un bagnard dans son bagne.

Dictionnaire d'Ecologie Politique (Editions Bêhème, Lille 2010).

Schizophrénie automobile

Je prends ma voiture mais je veux habiter un endroit calme où on ne soit pas gêné par le bruit de la circulation automobile.

Je prends ma voiture pour amener mes enfants à l'école. Avec toutes ces voitures, il serait bien trop dangereux pour eux d'y aller à pied.

Je prends ma voiture car, avec toutes ces voitures, prendre son vélo est devenu beaucoup trop aventureux.

Je prends ma voiture car nous habitons loin de la ville. Grâce aux économies ainsi réalisées sur notre logement, nous avons pu acheter une deuxième voiture (bientôt une troisième).

Je prends ma voiture car, tout le monde prenant sa voiture, nous sommes très mal desservis par les transports en commun.

Je prends ma voiture pour aller faire du sport. Y aller à pied ou à bicyclette serait beaucoup trop fatigant.

Je prends ma voiture car, à force de prendre ma voiture, je suis devenu inapte à la marche à pied et à la pratique du vélo.

Je prends ma voiture pour aller faire le plein d'essence à l'hypermarché où elle est la moins chère.

Je prends ma voiture mais je suis excédé par l'augmentation constante du trafic routier et les embouteillages.

Je prends ma voiture mais je veux respirer un air pur.

Je prends ma voiture mais je ne veux pas de la pollution des plages, des mers et des rivières par les hydrocarbures.

Je prends ma voiture mais je m'inquiète des effets du réchauffement climatique et je suis consterné par l'égoïsme dont ont fait preuve les pays riches au sommet de Copenhague.

Je prends ma voiture mais je ne veux pas de ces guerres dont l'objet réel est la conquête de champs de pétrole.

Je prends ma voiture mais je veux que l'on cesse de soutenir les régimes politiques les plus détestables qui sévissent dans certains pays producteurs de pétrole.

Tout compte fait, je prends ma voiture car je suis un être complètement inconséquent.

Bruno Macke (largement inspiré par un texte publié dans le dossier annuel des « Casseurs de Pub », novembre 2002).

Testée pour vous : la vélo-station de Lille-Flandres

On peut dire que la couverture médiatique a été à la hauteur du nombre de places (568) du garage à vélos inauguré le 30 septembre en présence de Martine Aubry, maire de Lille et présidente de Lille Métropole Communauté Urbaine et Guillaume Pépy, président de la SNCF.

Il semblait donc intéressant, une fois l'excitation passée de la manifestation publique qui a rassemblé beaucoup de monde, dont de nombreux membres de l'ADAV venus à vélo tester l'équipement, de voir dans la pratique ce qu'apporte ce changement dans le paysage cyclo de la ville.

Je me suis donc présenté en gare de Lille pour obtenir le fameux sésame (voir « éclairage » ci-contre) pour accéder au parking.

Accéder à l'espace en libre accès ne présente aucune difficulté, tout comme mettre son vélo dans le rack choisi. Tout au plus, les personnes de petite taille éprouveront quelques difficultés pour glisser et remonter le rail supérieur (la coulisse est facile et le vélo se positionne presque naturellement). Mais rien d'insurmontable, avec un peu de pratique, on y arrive. Par contre, un vélo hollandais de très grande taille n'a pas pu y être logé (empatement trop long), son propriétaire a donc utilisé un rack bas. Même chose pour un vélo couché ou un tricycle, qui par leur conception et leur largeur rendent pratiquement incontournable l'usage du rack bas. En conclusion, tout type de vélo trouve son rack de rangement.

Un anneau et un câble sur le rack permettent de trouver le point d'accroche pour passer son antivol en fixant fourche, cadre et roue avant (la géométrie de cadre peut rendre délicate cette action, il convient de rechercher le meilleur compromis).

Samedi matin 9h30, voilà donc le vélo en sécurité sur son rack dans l'espace en libre accès. Au passage, il n'y a aucun vélo dans l'espace réservé (c'est samedi et peu de badges ont dû déjà être établis).

9h33 à l'accueil de la gare Lille-Flandres, pas au courant, pas de plaquette, ni sur l'espace vélo, ni sur la carte Grand TER.

9h37 au seul guichet billets TER, il y a la queue et le totem carte Grand

TER a l'air bien seul devant ce guichet, vide de toute documentation. Je décide de me présenter à l'espace vente, côté rue des Buisses.

9h40 j'attends tranquillement mon tour pour m'entendre dire au guichet « je ne peux pas vous établir la carte, allez au guichet billets »

9h55 retour au guichet billets TER. Heureusement, je peux passer tout de suite.

La jeune femme au guichet n'est pas au courant, elle cherche sur son ordinateur et trouve un formulaire : « il faut être abonné TER, TGV ou Transpole ». Ce n'est pas gagné ! Sur mon insistance, elle appelle ses deux collègues pour constater que la possession de la carte Grand TER autorise l'obtention du badge.

Donc c'est parti, il faut remplir le formulaire (téléchargeable sur internet www.sncf.fr) en deux exemplaires. Carte Grand TER établie sur le champ (7€/an), badge d'accès à l'espace vélo d'accès contrôlé envoyé par courrier sous 15 jours (5 €).

Il est 10h10. Je peux aller reprendre le vélo laissé 40 mn plus tôt à la vélostation.

Et voilà, comment, pour moins cher que le coût d'un parc-mètre à la journée, on se trouve en possession d'un accès, pour un an, à un garage fermé pour son vélo et une carte pour découvrir le Nord - Pas-de-Calais en train à demi-tarif (week-end, jours fériés et vacances scolaires).

En vous présentant directement au guichet avec votre abonnement TER, TGV ou Transpole, l'établissement du badge d'accès à l'espace vélo ne devrait pas vous prendre plus de 10 minutes.

L'espace fermé assurera une grande sécurité au stationnement des vélos de ceux qui travaillent sur l'agglomération lilloise, et pour lesquels l'emport du vélo dans le train constituait une contrainte, et de ceux qui, se rendant dans une ville au départ de Lille, souhaiteront laisser leur vélo à la gare et être sûrs de l'y retrouver. Attention, la durée maximale de stationnement en continu dans l'espace fermé est de 7 jours ; il est exclu pour les tandems, tricycles et engins à moteur.

Christophe Tilmant



Éclairage

4 mois de travaux

900 000 € d'investissements Gares & Connexions (SNCF) et LMCU (à parité)

Garage à vélos de 568 places situé à l'ancien emplacement des véhicules de location à côté de la gare Lille-Flandres (accès par la rue de Tournai et relié directement à la gare Lille-Flandres).

Les 568 places se composent :

- d'un emplacement à accès contrôlé d'une capacité de 410 places de stationnement. Cette installation sera accessible par badge aux abonnés TER, TGV et Transpole qui en feront la demande.
- de 158 autres places en libre accès aux heures d'ouverture de la gare (de 4h à minuit).

Enfin, pour rassurer le plus grand nombre (qui ne possèdent pas nécessairement l'abonnement requis), sachez que l'obtention de la carte Grand TER (7 € par an) permet d'obtenir le badge (caution de 5 €) d'accès à l'espace réservé.

Une stratégie pour développer le stationnement des vélos à proximité des commerces

En janvier 2007, je lisais un article dans l'Heurovélo 53 (janvier 2007) écrit par Catherine BOEN (Faire ses courses à vélo). Le sujet m'intéressait particulièrement car, n'ayant pas de voiture, j'ai aussi l'habitude de faire mes courses à vélo. Circulant sur Lille, j'ai la chance de pouvoir bénéficier de stationnements vélos adaptés à proximité des commerces (sous réserve qu'ils ne soient pas déjà occupés !). Mais cette situation favorable est loin d'être le cas partout dans la région. Sur la métropole lilloise, j'avais déjà remarqué que des centres commerciaux (Auchan Fâches-Thumesnil) étaient peu ou mal équipés en parkings vélos. Dans l'Heurovélo 62 (janvier 2010), Luc COVELIERS écrivait un article dédié aux stationnements vélos à proximité des

grandes et moyennes surfaces. Je lui proposais alors de travailler sur cette question. Je commençai par faire un reportage photos pour étudier comment des hyper et autres centres commerciaux accueillent les cyclistes. L'étude s'est concentrée sur l'artère commerciale avenue de l'Europe, à Wattignies. En octobre 2010, un grand centre commercial comme Cora ne disposait que d'un local vélo fermé, à destination du personnel, et aucun arceau n'était à la disposition des cyclistes clients. Certains en étaient amenés à utiliser les structures des abris à chariots pour attacher leur vélo. À partir de ces observations et des informations recueillies par Luc, une lettre « type » a été rédigée pour permettre aux adhérents clients de demander à leur gérant un

bon parking vélo. Celle-ci est sur le site droitauvelo.org, ainsi qu'un document « stratégique » expliquant la stratégie d'action. Celui-ci donne des indications chiffrées (besoins, coûts), mais propose aussi les enseignes à cibler, des argumentaires et des photos des arceaux adaptés ainsi qu'une stratégie d'action.

Chaque adhérent ou correspondant local peut s'emparer de cet outil, toute observation ou retour d'expérience seront les bienvenus ! Pour rappel, en 2009, votre association a remis en page le guide du stationnement, également téléchargeable sur le site de Droit au vélo.

Olivier Leman

De nouveaux venus seraient-ils en train de s'installer à Villeneuve d'Ascq ?

Voici deux articles. Écrits le même jour et sur le même thème. Pourquoi deux articles alors ? Parce que juste après la rédaction du premier, qui devait être le seul, j'ai fait une découverte qui l'a en partie remis en cause...

Bien peu d'arceaux dans la technopole verte

En se baladant (à vélo bien sûr) dans les villes de notre agglomération on peut s'apercevoir que les pourtours des hôtels de ville s'équipent de plus en plus d'arceaux ; pour notre plus grand bonheur. En premier lieu nous pouvons citer la plus importante de ces villes, où les arceaux n'investissent d'ailleurs pas uniquement l'hôtel de ville mais la ville tout entière, ce dont nous pouvons nous féliciter.

J'habite Villeneuve d'Ascq et je suis surpris de constater qu'ici les arceaux ne poussent pas comme ailleurs. Deux arceaux - seulement, serais-je tenté de dire - au pied de l'hôtel de ville, pourtant situé au bord d'une chaussée sur laquelle la circulation automobile est proscrite. Mais ma surprise ne justifierait pas ce présent article si elle se limitait à cela. Non, ce qui me surprend en fait c'est que, à l'exact inverse de notre capitale régionale, sur la ville nouvelle tout entière les arceaux semblent avoir le plus grand mal à trouver leur place. Place qui pourtant ne manque pas. J'ai beau observer lors de chacune de mes sorties, il est des plus difficiles de voir la trace de ces objets ô combien utiles. Aucun dans le centre du quartier que j'habite, et aucun me semble-t-il dans le centre des autres quartiers de la ville.

Je pourrais évoquer également les universités implantées à Villeneuve d'Ascq : environ vingt mille étudiants à Lille 1, et, pourtant, je n'ai recensé que deux malheureux arceaux à l'entrée de la grande B.U. (bibliothèque universitaire), plus quatre autres sous la station de métro «Cité Scientifique». Faites le total, cela fait peu pour un si grand nombre de jeunes individus qui bien souvent n'ont pas les moyens d'être propriétaires d'une voiture (et quand bien même...). Ne devrait-il pas plutôt y en avoir des dizaines devant chaque bâtiment ? L'antenne du Recueil fait encore mieux : zéro arceau. Et pas même un panneau de signalisation ! Où accrocher son vélo dans ces conditions ? On peut difficilement

faire mieux pour décourager les étudiants de se déplacer à bicyclette. Heureusement, Lille 3 sauve la mise : cette université, qui pourtant manque de place (ce qui n'est absolument pas le cas de Lille 1), s'est équipée voilà un peu plus de cinq ans.

Les centres commerciaux ne sont pas mieux lotis : je n'ai jamais vu le moindre arceau par exemple sur l'immense zone commerciale V2 ! La mairie de Villeneuve d'Ascq rétorquera peut-être que sur les zones commerciales, comme sur les terrains des universités, elle n'a que peu d'influence en matière d'aménagement. Mais quid des pourtours de ces zones alors ? C'est de toute façon la ville dans son ensemble qui est pauvre en arceaux : mairies de quartiers, postes, équipements sportifs, médiathèque, commissariat, boutiques, supermarchés, Rose des Vents, Forum des Sciences, etc., autant de bâtiments totalement dépourvus de la présence du moindre arceau à proximité. La liste est longue ! La réouverture du LaM (musée d'art moderne) et l'aménagement de ses abords, d'un parking notamment, aurait légitimement pu laisser espérer la présence d'arceaux. Eh bien non. Juste un râtelier (qui, faut-il le rappeler, ne garantit pas la sécurité des vélos contre le vol, et peut s'avérer être un véritable «tord-roues»). Petite lueur d'espoir, le réaménagement du Stadium Lille Métropole avait prévu l'installation d'un espace pour les vélos : on peut donc escompter que le futur grand stade ne se contentera pas d'un râtelier. Alors certes, les arceaux existent à Villeneuve d'Ascq, j'en ai vu quelques-uns, et j'en ai sans doute manqué d'autres lors de mes balades, mais une chose est sûre, ils sont exagérément peu nombreux. Deux questions me viennent donc à l'esprit :

- Pourquoi ? Pourquoi cette ville se distingue-t-elle ainsi ?
- Quand ? Quand les arceaux y seront-ils enfin posés en nombre ?

Samuel Lemaire

Hourra, les voilà !

L'article que vous venez de lire a été envoyé à Droit au vélo mercredi 15/12 en début d'après-midi. Le correspondant chargé de la réception des articles m'a tout de suite suggéré de proposer une autre photo, la mienne étant floue (il s'agissait d'une photo des deux arceaux de l'hôtel de ville de Villeneuve d'Ascq). J'ai alors enfourché ma bicyclette pour aller prendre de nouvelles photos et, ô surprise, pas moins de neuf nouveaux arceaux étaient présents sur la chaussée de l'hôtel de ville ! A peu de jours près l'Heurovélo n°65 était bouclé et il aurait fallu attendre le numéro suivant pour annoncer ces nouveaux venus. Dès mon retour j'ai rédigé ce complément au premier article, que voici donc d'ores et déjà, sans attendre une prochaine parution. Avec photo à l'appui !



Villeneuve d'Ascq commencerait donc à se peupler d'arceaux ? Le chemin à accomplir est encore long pour un niveau d'installation digne de cette ville, mais l'espoir est permis, souhaitons que l'on n'assiste là qu'à un début et que d'autres surprises sont à venir.

S.L.

CARNET ROSE

Nous avons le plaisir de vous annoncer une heureuse naissance à Dunkerque : celle d'une nouvelle antenne de l'ADAV !

C'est tout à fait officiel : l'ADAV a fait ses premiers pas dans la Cité de Jean Bart. Une première rencontre ensoleillée sur la digue cet été a permis de répertorier les coordonnées d'une quinzaine de personnes, venues faire marquer gratuitement leur vélo contre le vol. Des informations sur les actions menées par l'ADAV leur ont été données à cette occasion par Sébastien, venu représenter l'association.

Ce contact a permis la mise en place d'une première réunion, puis d'une seconde qui ont eu lieu à la Maison de l'Environnement de Dunkerque, dans le joli cadre du Parc Ziegler. Présentation de l'association, présence de Sébastien et Michel, salariés de l'ADAV, pot convivial, premiers projets, présence à chaque fois d'une douzaine de personnes : le dialogue s'établit, les liens se créent, l'ambiance est détendue mais aussi studieuse, un peu à l'image de Dunkerque où on aime, comme tous les gens du Nord, à la fois travailler et faire la fête.

A noter aussi la présence de représentants de la ville, Mme Ducellier adjointe au Maire, des services techniques de la Communauté urbaine de Dunkerque, ou de la Maison de l'Environnement.

La première opération menée va consister en une sensibilisation à la nécessité d'être muni d'un bon éclairage sur son vélo. Des vélocistes seront parties prenantes à cette opération, qui aura eu lieu le 25 novembre en plein Centre ville, plus exactement au Bassin du Commerce, Place du Minck, où sont stationnés un certain nombre de navires de plaisance, mais aussi à proximité d'une piste cyclable assez récente. Nous y reviendrons dans un prochain article.

Un coordonnateur provisoire – qui n'est pas sans lien avec Dark Vador ! a bien voulu accepter de servir de point de contact entre le Bureau de Lille et l'antenne de Dunkerque. Mais déjà l'assiduité aux réunions – une troisième a eu lieu début novembre pour préparer l'opération éclairage, montre qu'une équipe décidée et motivée se met en place. C'est donc bien parti !

Les membres de l'ADAV vont pouvoir reprendre en chœur la fameuse chanson du Carnaval : Et ils sont là... et ils sont là... et ils sont là... les *Dunkerquois* !

Jean-Pierre CASTIER

Se déplacer à vélo à Arras : bilan et perspectives

Depuis 2008, la Communauté Urbaine d'Arras (CUA) s'attache à développer une politique cyclable volontariste dont la première phase a été l'élaboration d'un schéma directeur des aménagements cyclables. La création d'une antenne de l'association Droit au vélo à Arras fin 2004 n'est sans doute pas étrangère à cette volonté d'une meilleure prise en compte des cyclistes dans les déplacements urbains. Il faut dire que se déplacer à vélo à Arras n'était (et n'est toujours) pas facile : aménagements épars réalisés à l'occasion des rénovations récentes de voiries urbaines, pour la plupart peu adaptés aux besoins réels des cyclistes et peu pratiques ; absence d'aménagements sur les axes structurants ; présence de points noirs accidentogènes : rien n'encourageait vraiment la pratique du vélo au quotidien. L'année 2010 a vu la réalisation des premiers aménagements dans le cadre de ce plan-vélo communautaire. C'est donc l'heure de faire un premier bilan et de parler des projets en cours pour l'année 2011.

Élaboration et validation du schéma directeur des aménagements cyclables

Le lancement d'un plan vélo communautaire remonte à l'automne 2008. À l'époque, une réunion de lancement réunit élus, techniciens et représentants des associations d'usagers cyclistes (quotidiens ou sportifs). Son objectif était triple : faire un bilan critique des aménagements existants, recenser les attentes et les recommandations des usagers et définir une méthode de travail pour élaborer une réelle politique cyclable sur le territoire communautaire. Cette réunion déboucha sur quatre réunions techniques réunissant techniciens et représentants des usagers, pendant lesquelles fut élaboré un schéma directeur des aménagements cyclables : en clair, il s'est agi de tracer sur un fond de carte vierge les grands axes structurants d'un réseau cyclable cohérent permettant de relier à vélo et en sécurité la ville-centre et les communes périphériques et de relier aussi entre elles les communes périphériques, charge ensuite aux communes de procéder à l'échelle municipale à des aménagements cyclables se raccordant sur ce réseau communautaire.

Ce schéma - consultable sur le site de la CUA - a été présenté aux élus lors d'un comité de pilotage en octobre 2009 puis validé en conseil communautaire. Son objectif est ambitieux : réaliser 75 km de voies cyclables à terme, dont 15 km pour la période 2010-2012. Pour atteindre cet objectif, un budget annuel spécifique de 500 000 € sera alloué à la réalisation d'aménagements cyclables. Une partie de ces aménagements seront financés dans le cadre des projets de rénovations de voiries.

Les réalisations communautaires en 2010

L'année 2010 a été une année de transition : les premiers aménagements sont apparus, mais ils sont encore trop isolés pour changer radicalement les conditions de déplacement des cyclistes. Il est clair qu'il faudra attendre quelques années pour que des cheminements continus et sécurisés apparaissent et que soient raccordés les divers aménagements existants. Néanmoins, des progrès sont indéniables : les bandes bus sont devenues clairement et visiblement cyclables (par la matérialisation de pictogrammes au sol), des sas-cyclables ont été tracés à la plupart des carrefours à feu de l'agglomération, des points d'attache-vélo ont été installés à l'entrée de toutes les salles de sport communautaires et 3,5 km de pistes ou de bandes cyclables ont été réalisées (ou sont en cours de réalisation). On peut citer notamment une piste bidirectionnelle rue des maraîchers à Achicourt, des pistes sur l'avenue Kennedy en réfection à Dainville et une belle piste bidirectionnelle de plus de 700 mètres de long le long de l'avenue Jean Zay permettant de rejoindre le lycée Savary et le futur lycée Jules Ferry depuis Arras.

Les réalisations engagées cette année, à l'exception de la piste de l'avenue Jean Zay, l'ont été à l'occasion de rénovations de voiries structurantes qui étaient prévues et préparées depuis longtemps. Elles sont les premières pour lesquelles notre avis a été sollicité, souvent tardivement, alors que les choix techniques principaux étaient déjà entérinés. Il est clair que la rupture tant attendue par les cyclistes de l'agglomération n'aura pas lieu sur ces projets. Le cas de la route de Lens est à ce sujet exemplaire : c'est en observant attentivement les travaux en cours que notre correspondant à Sainte-Catherine, Jean-Marie Casier, est intervenu, inquiet des réalisations qu'il voyait se profiler. Si son intervention a pu contribuer à apporter des modifications de détail sur les parties non encore réalisées de l'aménagement, elle n'a pas permis de modifier plus profondément un projet qui, au final, risque de ne pas apparaître toujours très pratique ni très sécurisant pour les cyclistes quotidiens qui l'emprunteront (ou feront

le choix de ne pas l'emprunter, préférant rouler sur la chaussée). Seules une collaboration plus étroite et une concertation beaucoup plus en amont permettront à l'avenir de défendre davantage notre point de vue et de faire des propositions alternatives émanant des usagers, c'est-à-dire des principaux intéressés à la réussite de l'aménagement. Ce partenariat - qui s'est formalisé cette année par la signature d'une convention annuelle entre l'ADAV et la CUA - devra donc être poursuivi et approfondi afin de permettre la réalisation d'aménagements pratiques et sûrs, réellement empruntés par les cyclistes, et ce aussi bien dans un souci de promotion de l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens que pour permettre une utilisation la plus pertinente possible des deniers publics. Mais il faut noter la bonne volonté manifeste des services communautaires avec lesquels nous commençons à travailler régulièrement. Gageons que cette collaboration aboutira à de belles réalisations dans l'avenir...

Des politiques cyclables communales ?

En créant un schéma directeur des aménagements cyclables à l'échelle communautaire, l'idée des élus était aussi de créer une dynamique favorable à la réalisation d'aménagements cyclables à l'échelle des communes. Force est de constater que la volonté politique de favoriser les déplacements cyclables au sein des municipalités de la CUA est extrêmement variable. Certaines communes ne manifestent clairement aucune volonté de réaliser des aménagements cyclables. D'autres semblent plus réceptives. Si l'on se pose franchement la question de savoir dans quelles communes la situation des cyclistes s'est améliorée en 2010 (à l'exception des projets pilotés par la CUA), il est clair que seuls deux noms viennent à l'esprit : Arras et Saint-Laurent-Blangy.

La commune de Saint-Laurent-Blangy est à notre connaissance la seule à avoir élaboré - en concertation avec l'ADAV - un vrai plan-vélo communal. Il a été présenté à la population au mois de mai 2010 et récemment sont apparues les premières réalisations : des doubles sens cyclables rue du 11 novembre et rue du 8 mai. Dans les années qui viennent, le chemin de halage qui relie Saint-Laurent à Arras devrait être élargi, éclairé et son revêtement amélioré de manière à en faire une véritable voie verte. Le réseau cyclable communal devrait multiplier les interconnexions entre cet axe majeur et le reste de la commune.

À Arras, l'année 2010 a été marquée par la mise en place d'une vaste zone 30 en centre ville. Par conséquent, et conformément à la législation en vigueur, des dizaines de doubles sens cyclables ont été ouverts, facilitant grandement les déplacements à vélo. Une collaboration étroite et régulière s'est engagée avec la ville. L'ADAV est systématiquement invitée aux commissions de circulation de la ville depuis deux ans. Surtout, des relations constructives se sont établies avec les services techniques municipaux. Notre souhait de voir des aménagements de sécurité réalisés à l'intérieur de la zone 30 (marquage de bandes cyclables et de pictogrammes vélos dans certaines rues passantes) a conduit à des réunions de terrain avec les techniciens municipaux, devenus de fervents adeptes des vélos à assistance électrique achetés par la municipalité pour ses agents ! Au fil de nos pérégrinations cyclistes, au cas par cas, sur place, nous avons pu exposer notre point de vue et justifier nos demandes. Elles ont ensuite été validées et devraient aboutir à des marquages au printemps 2011, lorsque les conditions climatiques le permettront. De la même manière, nous avons travaillé avec les services techniques municipaux pour proposer des aménagements cyclables cohérents et continus destinés à s'insérer à l'échelle de la commune d'Arras dans la trame générale du schéma directeur des aménagements cyclables. Suite à une visite de terrain effectuée en septembre 2010, nous avons proposé à la municipalité d'aménager prioritairement trois axes : l'axe Méaulens-Turenne-Briand pour relier la voie verte du chemin de halage de la Scarpe aux boulevards Vauban et Carnot, l'aménagement des boulevards Besnier et de la Liberté (ainsi que le giratoire de Tchecoslovaquie) et pour finir l'aménagement d'une vraie liaison cyclable entre Achicourt et Arras longeant le stade Degouve et rejoignant le boulevard du Général de Gaulle / boulevard Vauban.



Généralisation des double-sens dans les zones 30

L'exemple des relations entretenues entre les communes d'Arras ou de Saint-Laurent Blangy et Droit au vélo montre que notre association est capable d'apporter son expertise à toutes les communes qui le désirent ou le désirent. Il serait à souhaiter que ces exemples de collaboration fructueuse inspirent quelques communes adjacentes, que par souci de diplomatie, et par volonté de ne fermer la porte à aucune collaboration éventuelle, nous nous garderons bien de nommer ici... Il faut aussi rappeler que la CUA ne peut porter seule tous les projets d'aménagements cyclables et que la question fondamentale du stationnement des vélos reste de la compétence strictement communale. Or bien peu de communes offrent des solutions pour stationner son vélo en sécurité. Soit les points d'attache sont inexistantes, la question n'ayant jamais été abordée. Soit ils sont totalement inadaptés aux exigences de sécurité élémentaire : trop de communes, peu au fait de la question, pensent avoir réglé le problème en achetant de mauvais plie-roues...

La question du réaménagement du boulevard de Strasbourg

Dans ce tableau encourageant (idyllique diront les plus critiques ?), un élément récent est venu perturber ces relations constructives et pacifiées : la question du réaménagement du boulevard de Strasbourg à Arras. Ce boulevard urbain, long de 340 mètres, est une portion du réseau de boulevards qui ceinture le centre ville. C'est le dernier tronçon qui reste à réaménager. Les autres boulevards ont été réaménagés, pour certains en intégrant des aménagements cyclables, pour d'autres, malheureusement, sans que cela soit le cas. La spécificité du réaménagement du boulevard de Strasbourg tient à la fois à des difficultés techniques (réseaux souterrains) et à la multiplicité des collectivités intervenant sur le projet de rénovation : il s'agit d'une voirie départementale située dans une commune faisant elle-même partie d'une communauté urbaine (Ouf !).



Le 13 octobre dernier, le projet était présenté en commission *Domaine Public* à la Ville d'Arras. Il n'intégrait aucun aménagement cyclable, à l'exception des traversées. Lors de cette réunion, l'ADAV, par la voix de son correspondant local, a formulé les plus vives réserves sur le projet présenté en s'appuyant sur un certain nombre d'arguments, dont le plus important était la non-conformité de l'aménagement proposé au regard de la loi LAURE transposée dans l'article L228-2 du Code de l'Environnement qui dispose qu'« 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. »

Le 8 novembre, le compte-rendu de cette commission nous parvenait par mail dans l'après-midi. Nos remarques y étaient vaguement transcrites mais la mention "avis favorable de la commission" apparaissait en toutes lettres. En clair, les critiques que nous avions formulées à l'encontre du projet n'avaient pas contribué à une quelconque modification de celui-ci. Dans la foulée, trois heures plus tard, le conseil municipal prenait la décision de valider le projet en l'état sans que l'absence d'aménagements cyclables sur un axe structurant ne suscite de réel débat, les seuls élus refusant de voter la délibération étant les deux élus verts.

Face à cette situation inédite, en totale incohérence avec les efforts engagés par la municipalité et la CUA pour promouvoir le vélo dans les déplacements quotidiens, la marge de manœuvre était étroite. Que faire ? Après mûre réflexion et après de nombreux échanges avec le président et le directeur de l'association, nous prenons la décision de défendre jusqu'au bout notre point de vue pensant que nous perdriions toute crédibilité vis-à-vis de nos adhérents et vis-à-vis de nos interlocuteurs si nous ne réagissons pas. Un courrier de quatre pages est rédigé. Chaque mot en est soigneusement pesé. Il s'agit de réitérer par écrit et de façon particulièrement solennelle les arguments que nous avions déjà avancés. Nous contestons point par point les arguments avancés pour justifier le maintien du projet. Nous rappelons le caractère impératif de la Loi en rappelant que les ambiguïtés résultant de son interprétation ont été levées par la jurisprudence qui a systématiquement tranché en faveur des associations cyclistes - dont Droit au vélo - qui ont engagé des recours. Nous

rappelons, en nous appuyant sur des documents produits par M. Vélo, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, l'instabilité juridique du projet (en clair, les délibérations approuvant le projet peuvent être annulées, soit par la voie d'un déferé préfectoral, soit à la demande d'un administré ou d'une association d'usagers cyclistes qui engageraient un recours devant le tribunal administratif) et le risque de voir engagée la responsabilité pénale personnelle du maire en cas d'accident impliquant un cycliste après la réalisation de l'aménagement contesté. Nous concluons notre courrier en mettant en avant notre volonté de dialogue et de concertation, en rappelant qu'il n'est de l'intérêt de personne que ce différend soit réglé par les tribunaux, et en insistant sur le fait que nous ne souhaitons pas mettre, pour l'instant, nos divergences sur la place publique. Nous demandons donc de façon particulièrement solennelle que le projet initial soit modifié avant que les appels d'offre ne soient publiés.

Le courrier est envoyé le 13 novembre en recommandé avec accusé de réception. Il est reçu le 15. S'ensuit un assourdissant silence de deux semaines. Puis le 29 novembre, un message téléphonique nous convie à une réunion en mairie deux jours plus tard. Le 1er décembre, on nous présente un projet de rénovation intégrant de part et d'autre du boulevard deux bandes cyclables réglementaires d'un mètre cinquante de large. Ce qui était techniquement impossible quinze jours plus tôt était devenu possible ! Dans ce bras de fer, il faut saluer l'intelligence de nos interlocuteurs qui ont manifesté la volonté politique de faire évoluer un projet mal engagé et accepté de changer de point de vue avant qu'il ne soit trop tard, demandant aux techniciens de modifier radicalement et dans des délais très courts un projet qui semblait complètement bouclé. Il est clair qu'il n'est agréable pour personne de travailler dans ces conditions. Gageons que cet épisode marquera une étape importante dans une collaboration plus étroite puisque, et c'est là le principal enseignement de l'affaire, nos remarques sont apparues légitimes : l'ADAV n'est pas perçue comme une bande d'intégristes du vélo, mais bien comme une association responsable avec laquelle on peut travailler, quitte à ce que les relations soient à certains moments un peu plus tendues...



Quels projets pour 2011 ?

Début décembre, une réunion à la CUA a été l'occasion pour les services techniques communautaires de présenter les projets de réalisations pour l'année 2011. Il est clair que le développement des aménagements cyclables va passer à la vitesse supérieure puisqu'il est prévu de réaliser un peu plus de 8 km de pistes ou de bandes cyclables cette année. Cependant, la réalisation de ces projets implique une large concertation avec les communes et parfois avec le Conseil général. Autant dire que ce qui est prévu pour 2011 ne sera pas forcément réalisé en 2011 au vu de la multiplicité des intervenants et des contraintes administratives (marchés publics, etc.)... Cependant, il est prévu de réaliser à très court terme des bandes cyclables, ou des couloirs bus + vélo, sur la quasi totalité des boulevards de ceinture du centre ville d'Arras, de poursuivre les aménagements de la route de Cambrai en direction de Tilloy-lès-Mofflaines, de faciliter les déplacements cyclables sur l'axe Hippodrome-Hochettes, de transformer des chemins en vraies pistes cyclables pour consolider des cheminements existants (en particulier entre Agny et Arras via Achicourt) et de créer une piste cyclable avenue d'Immercourt (entre Tilloy et Saint-Laurent) pour permettre d'aller travailler à vélo et en sécurité sur la ZI-Est.

Il reste beaucoup de chemin à parcourir pour qu'Arras devienne une ville réellement accueillante pour les cyclistes. Mais on peut dire que, depuis peu, les élus, les techniciens et les représentants des usagers travaillent en ce sens. L'important n'est-il pas de tous pédaler dans la même direction ?

Olivier Jandot,
Correspondant local de Droit au Vélo à Arras

ARRAGEOIS

11 mai : CUA. Réunion de terrain avec les services 31 août : Réunion de terrain, à vélo, avec des techniciens de la ville d'Arras destinée à préciser nos demandes de marquage dans le but d'améliorer la sécurité des cyclistes à l'intérieur de la zone 30. M. Anceau, O. Jandot.

22 septembre : Réunion de terrain, à vélo, avec un technicien de la ville d'Arras destinée à proposer des cheminements cyclables cohérents et continus transversaux réalisables à court terme. M. Anceau, O. Jandot.

30 septembre : Réunion de lancement d'un plan climat territorial à l'échelle de l'Artois. L'objectif est de réfléchir aux moyens de réduire les émissions de CO2 à l'échelle d'un territoire et d'impulser des politiques susceptibles d'atteindre cet objectif. L'ADAV participera aux ateliers déplacements et transports. O. Jandot.

4 octobre : SCOT de l'arrondissement d'Arras. Diagnostic et pistes de réflexions. M. Anceau.

13 octobre : Sainte Catherine : réunion de terrain avec les techniciens de la CUA sur le chantier de la route de Lens. Il est demandé que les aménagements débouchent sur le giratoire qui marque l'entrée de l'agglomération et de veiller à ce que les écoulements des eaux transversaux sur la piste soient le plus à plat possible. M. Anceau, JM. Casier.

13 octobre : Commission Domaine Public à la ville d'Arras. Le projet de réaménagement du boulevard de Strasbourg est présenté, qui n'intègre pas d'aménagements cyclables. L'ADAV alerte la municipalité sur l'incohérence et l'illégalité de ce projet. O. Jandot.

Malgré ces remarques, le projet sera validé par la suite et adopté par le conseil municipal le 8 novembre. L'ADAV décide alors de réitérer solennellement son opposition à ce projet et de développer ses arguments par écrit dans un courrier de 4 pages envoyé en recommandé avec accusé de réception à M. le maire d'Arras le 13 novembre.

8 novembre : opération de sensibilisation des cyclistes à l'importance de l'éclairage à vélo à Achicourt et Arras. C. Debuchy, B. Péro, adhérents.

1er décembre : Réunion à la mairie d'Arras avec T. Spas, adjoint délégué au domaine public et F. Trémorin, directeur de la division domaine public. Lors de cette réunion, il nous est précisé que suite à notre courrier, il a été décidé de réétudier le projet et d'intégrer des bandes cyclables lors du réaménagement du boulevard de Strasbourg. M. Anceau, O. Jandot.

2 décembre : Réunion à la CUA avec les techniciens communautaires et les techniciens de communes de la première couronne de l'agglomération. Cette réunion est l'occasion de présenter le schéma directeur des aménagements cyclables, de faire un bilan sur les aménagements réalisés en 2010 et de présenter les projets prévus pour 2011. M. Anceau, O. Jandot.

7 décembre : Pays d'Artois. Atelier « Aménagement et transports » du plan Climat. Échanges entre les partenaires des différentes actions qui pourraient être mises en place. S. Geneste.

BAILLEUL

21 septembre : Groupe de travail déplacements doux. Présentation de l'étude réali-

sée par la ville sur les déplacements doux sur Bailleul, point sur la mise en conformité des zones 30, sur le stationnement vélo et le jalonnement des chemins piétonniers. Volonté de la ville de définir un programme pluriannuel de travaux pour améliorer la circulation des piétons et des cyclistes. S. Geneste.

BÉTHUNE

22 octobre : Réunion pour envisager les aménagements cyclables à réaliser en prévision de « Béthune, capitale régionale de la culture 2011 ». Plusieurs itinéraires sont mis en avant, des arceaux de stationnement seront à prévoir ainsi qu'une signalétique. Un rendez-vous sur le terrain doit être pris. B Ciernak, D. Dourlens, S. Geneste, C. Vasseur.

8 novembre : opération de sensibilisation des cyclistes à l'importance de l'éclairage à vélo. D. Dourlens, S. Geneste, adhérents.

Communauté Urbaine de Dunkerque

18 août : Rencontre avec les services de la voirie. Échange sur la conception des aménagements cyclables à partir de projets de la CUD, définition des modalités d'un éventuel partenariat entre l'ADAV et la CUD. M. Anceau, S. Torro-Tokodi.

21 septembre : 1ère réunion avec les adhérents et sympathisants de l'ADAV pour constituer une antenne locale. M. Anceau, S. Torro-Tokodi.

12 octobre : Réunion de l'antenne pour préparer l'opération Éclairage du 25 novembre. J.-P. Castier, S. Torro-Tokodi.

25 novembre : Opération éclairage sur la piste du quai des Hollandais. Adhérents et sympathisants, J.-P. Castier, S. Torro-Tokodi.

30 novembre : Groupe de Travail Stationnement. Élaboration d'un plan d'actions en vue de systématiser l'implantation de différents types de stationnement vélos sur l'agglomération. J.-P. Castier, S. Torro-Tokodi.

14 décembre : présentation des principes d'aménagements défendus par l'ADAV et des projets cyclables de la CUD. M. Anceau, J.-P. Castier, S. Torro-Tokodi.

HALLUIN

21 octobre : 1ère commission vélo. Échange avec la ville et LMCU sur des propositions d'aménagements cyclables sur les axes structurants, de double-sens cyclables dans certaines rues à sens unique, d'amélioration de la voie verte de la Lys et de son jalonnement, etc. J. Claeysens, S. Geneste.

HAZEBROUCK

30 novembre : opération de sensibilisation des cyclistes à l'importance de l'éclairage à vélo et marquage contre le vol. S. Geneste, E. Roussel, adhérents.



HELLEMMES

17 septembre : GTV . Point sur les aménagements existants, les projets, les propositions de l'ADAV, la mise en conformité des zones 30, les arceaux de stationnement... S. Geneste.

LAMBERSART

16 novembre : opération de sensibilisation des cyclistes à l'importance de l'éclairage à vélo. P. Delrue, S. Geneste, JM. Roger, adhérents.

LILLE

19 août : Repérage des emplacements des 161 arceaux vélo qui seront posés pour le 3^e et 4^e trimestres. S. Geneste.

23 août : Fin du repérage des arceaux vélos. S. Geneste.

30 août : Préparation du village de la mobilité qui se déroulera le mercredi 15 septembre. S. Geneste.

8 septembre : GTV communication sur la fête du vélo. Discussion sur le programme et le budget de l'édition 2011. S. Geneste, S. Sylard.

9 septembre : opération marquage des vélos au lycée Baggio. L. Couveliers

16 septembre : GTV technique. Point sur les arceaux vélo, les abaissés de bordures, sur les réfections de tapis prévues en 2011 et l'intégration d'aménagements cyclables, notamment rue Littré et bd Louis XIV. Point sur la mise en conformité des zones 30 (études réalisées sur Bois blancs, faubourg de Béthune, en cours sur Vauban). Projet rue Sarrazins en cours d'estimation. B. Cousin, S. Geneste.

21 septembre : GTV communication. Point sur la réimpression du plan vélo, sur la campagne éclairage, le guide du cycliste urbain. S. Geneste.

30 septembre : Inauguration du garage à vélos sécurisé de la gare Lille-Flandres.

4 octobre : Échange sur le programme et le budget prévisionnel de la fête du vélo. S. Geneste.

11 octobre : Mise à jour de la carte des aménagements cyclables de Lille. S. Geneste.

8 novembre : GTV Communication. Point sur les documents de communication en cours d'élaboration (carte postale sur l'éclairage ; sur le kit de communication vélo et la cartographie vélo. S. Geneste.

9 novembre : GTV Technique. Point sur les arceaux vélos. Point sur les études en cours (Sarrazins, Vergniaud-Testelin, Flandres, Molière, Vignette, Littré). Présentation de nouvelles études (Marmora, Bosquet, Feutry, Hoche, Béranger, Debierre, Godefroy, Courteline, Curie). Point sur les réalisations pour début 2011 (Vergniaud-Testelin, Sarrazins, secteur de Wazemmes, Courteline, Curie, Godefroy, Debierre). Point sur les abaissés de bordures. Point sur la rencontre ville/police municipale. Présentation du projet de zone de rencontre sur la Grand'Place. Point sur le plan pluriannuel des aménagements cyclables. B. Cousin, S. Geneste.

15 novembre : Opération de sensibilisation des cyclistes à l'importance de l'éclairage à vélo et marquage contre le vol. M. Anceau, B. Cousin, S. Geneste, L. Plancke, adhérents.

19 novembre : Agenda 21. Présentation des actions qui ont été retenues pour 2011 et échanges. S. Geneste.

25 novembre : COPIL zone de rencontre. Présentation des comptages voitures réalisés sur

place. Présentation du projet. Échanges. Annonce de l'échéancier. S. Geneste.

2 décembre : GTV communication. Point sur le kit de communication, sur la mise à jour de la cartographie. Bilan de l'opération éclairage du 15 novembre. S. Geneste.

9 décembre : Réunion avec Lille 3000 pour la préparation de la fête du vélo 2011. Échange sur le projet et propositions. E. Forest, S. Geneste.

16 décembre : Marquage contre le vol de 40 vélos qui viennent compléter la flotte de la Ville. S. Geneste, S. Torro-Tokodi.



LA MADELEINE

18 novembre : GTDD. Présentation de l'étude stationnement réalisée par le cabinet SARECO. Bilan sur la mise en place de la zone 30 dans le secteur De Gaulle/Doumer/République/St-Maur. Point sur les autres zones 30 qui devront être mises en conformité.

B. Dewez, O. Dutel, S. Geneste.

LOOS

10 novembre : opération de sensibilisation des cyclistes à l'importance de l'éclairage à vélo et marquage contre le vol.

P. Coquerelle, S. Geneste, L.-H. Marot.

MARQUETTE-LEZ-LILLE

17 octobre : stand d'information dans le cadre de la journée "Faites du vélo".

C. Breye, S. Geneste.

MONS-EN-BARŒUL

29 octobre : Réunion vélo. Point sur les arceaux vélos. Point sur les projets en cours (av. Sangnier, av. Schuman, av. Napoléon, secteur Pasteur, Carnot, Franklin, Paris). L'ADAV fait part de ses remarques sur ces projets. Souhait de la ville de voir aménager la rue du Barœul, le pont du Lion d'Or. Demande de l'ADAV de prévoir des aménagements dans le prolongement de la rue Leclerc. La ville informe que les derniers double-sens cyclables mis en place apportent globalement satisfaction et que trois autres devraient encore voir le jour avant la fin de l'année.

J. Dewavrin, S. Geneste.

RONCHIN

14 septembre : Présentation du projet de PDU communautaire aux conseils de quartier. Ces derniers sont invités à se saisir du dossier et à faire part de leurs remarques, propositions. S. Geneste.

ROUBAIX

2 septembre : réunion de terrain pour déterminer les sites d'implantation des prochains arceaux qui seront installés dans la ville.

M. Anceau.

3 septembre : réunion de préparation de la broc' du 25 septembre. M. Anceau.

25 septembre : Broc' à vélo, stand d'information... M. Anceau, S. Geneste, J. Dewavrin, D. Lefebvre, E. Defossez.

SAINT-ANDRÉ

17 septembre : PDE de la mairie. Stand d'information. M. Anceau.

TOURCOING

14 septembre : Réunion sur le suivi du chantier du centre ville. L'ADAV rappelle la nécessité de généraliser les double-sens cyclables dans la zone 30 du centre ville. M. Anceau.

18 septembre : Encadrement d'une balade découverte dans la ville dans le cadre de la semaine de la mobilité. Y. Paillard.

23 septembre : GTV. Étude des projets de double-sens cyclables des rues Paul Doumer, du Bus, du Haze, de la place Roussel, Desurmont, du Nord, du Calvaire, Nationale. Les double-sens des rues de Bouvines et Duguay-Trouin seront prochainement matérialisés puis ce sera au tour des rues de l'Industrie, Ste-Barbe, St-Omer, H de Paris, Mocquet, J. d'Arc, Bonne Nouvelle, Blanche et Fleurus. M. Anceau.

25 novembre : GTV. Aux projets de double-sens étudiés précédemment s'ajoutent les rues de la Cloche, et de Rome. Les projets des rues d'Orléans et Lavoisier sont entérinés. M. Anceau.

VILLENEUVE D'ASCQ

5 octobre : Réunion de préparation avec les services de la Ville de l'opération éclairage qui se déroulera le 9 novembre.

M. Anceau, G. Laurent.

9 octobre : Action de sensibilisation sur l'éclairage des vélos auprès des scolaires du collège Saint-Adrien. F. Devred.

9 novembre : Opération éclairage (sensibilisation et information) et marquage des vélos en prévention contre le vol.

M. Anceau, L. Coveliers, G. Laurent.

18 novembre : Réunion sur site avec LMCU et la ville pour défendre auprès du conseil de quartier d'Annappes l'intérêt d'un double-sens cyclable sur la rue de la Station. Les représentants du conseil de quartier campent sur leur refus en arguant que ce type d'aménagement est dangereux ! M. Anceau, G. Laurent.

7 décembre : Réunion de mise au point de la politique cyclable de LMCU et de sa déclinaison à l'échelle de la ville en présence d'Eric Quiquet, vice-président en charge des transports. LMCU informe de la réalisation prochaine d'aménagements cyclables sur les rues Corneille, Chesnay et Liberté ainsi que des aménagements cyclables créés dans le projet du Grand Stade qui totaliseront un linéaire de 12 km. M. Anceau.

16 décembre : GTV. Point sur les aménagements réalisés en 2010 : implantation de nouveaux arceaux, double-sens de la carrière Delporte, réfection de la piste cyclable du chemin Colin Maillard. Perspectives pour 2011 : piste sur la rue de Lannoy, piste pour relier les bandes du bd de Mons au chemin Colin Maillard, réfection de la piste Lakanal, double-sens cyclables dans les zones 30, étude de double-sens rue de Wasquehal et Jeanne d'Arc... parution d'une carte des aménagements cyclables de la ville avec les éléments donnés par l'ADAV.

M. Anceau, G. Laurent.

VALENCIENNOIS

Un itinéraire Voie verte à étudier

Une ancienne voie ferrée qui part de Valenciennes, à proximité du centre ville, et qui se dirige vers l'Avesnois, en frôlant la frontière belge, pourrait devenir un itinéraire de balade à vélo et être utilisée par des cyclistes au quotidien. Une première reconnaissance du parcours a été entreprise par N. Lecomte. Des contacts seront pris avec les communes traversées. N. Lecomte, A. Legrand.

VALENCIENNES

9 septembre : Réunion avec la ville, le SITURV et VEOLIA, dans le quartier de la gare pour modifier la signalisation et le cheminement des cyclistes, en double-sens, dans une voie bus, rue du Maréchal de Lattre de Tassigny. La solution proposée a été validée par tous les participants et appliquée très rapidement par la ville.

À cette occasion l'ADAV a aussi posé le problème de la circulation des cyclistes sur le Pont Jacob et de l'itinéraire contraignant, entre la Place de Tournai et la gare, en vélo. Des propositions précises d'aménagements, seront prochainement transmises à la ville. S. Geneste, A. Legrand.

26 octobre : La ville de Valenciennes nous a invités à sa conférence de presse pour communiquer sur la mise en place de la généralisation des double-sens cyclables dans tout le centre ville. À cette occasion, l'ADAV a pu rappeler son souhait de reprendre rapidement les réunions du Groupe Travail Vélo. A. Legrand.

16 novembre : Réunion en Mairie pour programmer une fête du vélo en 2011. La date du samedi 17 septembre 2011 a été retenue dans le cadre de la semaine de la mobilité. L'association Citoyenneté Routière s'associe à l'ADAV pour organiser cet événement. S. Geneste, C. Bridelance, A. Legrand.

17 novembre : Opération de sensibilisation des cyclistes à l'importance de l'éclairage à vélo. C. Bridelance, S. Geneste, A. Legrand, adhérents, association Citoyenneté Routière.

18 novembre : Réunion de fin de travaux, avec Valmétropole à la Place Cardon. À l'extérieur du giratoire, une large piste cyclable ouverte aux cyclistes dans les deux sens. En traversées de chaussées, sorties et entrées de giratoire, l'aménagement est prolongé par une large bande de couleur verte qui voisine avec le passage protégé. Pas de bordure à franchir, les seuils sont à zéro et pas de signalisation verticale pour contraindre le cycliste à céder le passage. Le cycliste est prioritaire aux intersections dans le giratoire. C'est une première à Valenciennes ! Les voies d'entrée et de sortie de ce giratoire sont presque toutes munies d'une amorce de bande cyclable. La réalisation de ce giratoire s'est faite en collaboration avec l'ADAV qui a été associée à l'étude dès l'avant-projet. Il faut reconnaître que les techniciens, dans la mesure de leurs contraintes, ont bien écouté les demandes de l'ADAV et que le travail réalisé par Sabine Geneste, pour la prise en compte des cyclistes, a été déterminant. A. Legrand.

VALENCIENNES MÉTROPOLE

Porte du Hainaut

Saint-Saulve

25 et 26 septembre : Présence de l'ADAV, avec un stand, au forum des Associations. V. Delattre, N. Lecomte, A. Legrand.

SITURV (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Valenciennois).

9 septembre : Réunion publique sur le tram Valenciennes – Quiévrechain, sur plate-forme en site propre à Saint-Saulve.

13 septembre : Réunion publique sur le tram Valenciennes – Quiévrechain, sur plate-forme en site propre à Quiévrechain.

13 octobre : Réunion publique sur le tram Valenciennes – Quiévrechain, sur plate-forme en site propre à Onnaing.

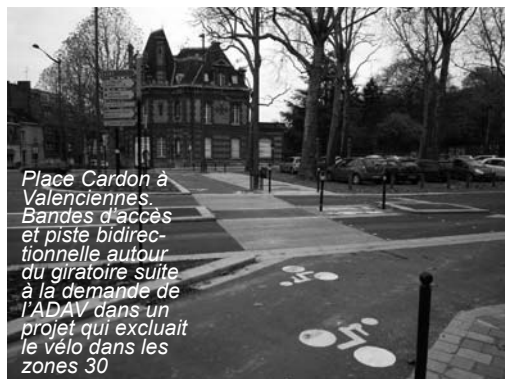
21 octobre : réunion publique sur le tram Valenciennes – Quiévrechain, sur plate-forme en site propre à Valenciennes.

Sur tout l'itinéraire, il faut constater que la principale victime du tracé reste le vélo, des bandes cyclables supprimées, un axe urbain structurant sans aménagement cyclable, sur plus de 4 km, avec une plate-forme tram centrale infranchissable et une largeur de voirie dans chaque sens d'une largeur de 3,20 m, le cycliste va se retrouver en situation de ralentisseur humain.

Dans la partie champêtre du projet, sur une distance de 7 km, aucun aménagement ni piétonnier ni cyclable n'accompagnera la plate-forme du tram.

L'ADAV a consigné toutes ces remarques dans les registres déposés dans les mairies concernées. A. Legrand.

17 novembre : **Présentation de l'ADAV** et de son mode de fonctionnement avec les institutions dans l'optique de formaliser un partenariat qui permettrait au SITURV de s'appuyer sur l'expertise de l'ADAV pour les projets et la politique cyclables développés sur les agglomérations de la Porte du Hainaut et de Valenciennes. M. Anceau.



Place Cardon à Valenciennes. Bandes d'accès et piste bidirectionnelle autour du giratoire suite à la demande de l'ADAV dans un projet qui excluait le vélo dans les zones 30

30 novembre : **Réunion de travail** sur le projet de tram Valenciennes – Vieux-Condé (sur plate-forme en site propre) à Bruay-sur-Escaut, à l'initiative du Maire de la commune. Une bande cyclable sera réalisée dans chaque sens de circulation, dans la traversée de la commune, interrompue aux stations, mais l'ADAV n'a pas eu d'informations sur le détail du traitement des interruptions d'aménagements. L'ADAV a demandé la pose d'arceaux pour le stationnement des vélos, à proximité des stations, le projet n'en comporte aucun. Le souci majeur des porteurs du projet tram, lors de ces réunions, est surtout de rassurer les riverains et les commerçants sur les places de stationnement des voitures, sur l'itinéraire dans la commune. A. Legrand.

Rouvignies

17 septembre : Salon de la mobilité et de la Sécurité Routière, spécial Entreprises des Parcs d'Activités de l'Aérodrome. Présence de l'ADAV

avec un stand, peu de visiteurs à accueillir. S. Torro Tokodi, A. Legrand.

WASQUEHAL

18 novembre : **1^{er} GTV**. Présentation de l'ADAV et de ses attentes. Intérêt manifeste de la ville qui semble favorable à nos demandes d'aménagements. Point sur la généralisation des double-sens dans les zones 30. La ville manifeste également son souhait de pouvoir travailler avec l'ADAV pour développer les actions de promotion et de sensibilisation auprès du public. Il est prévu de se retrouver au printemps pour étudier dans le détail la mise en œuvre d'une politique cyclable et des demandes de l'ADAV. M. Anceau

WATTIGNIES

15 septembre : **Rencontre ADAV – ville**. Échange sur les propositions d'aménagements cyclables, le stationnement des vélos, la communication. S. Geneste.

Lille Métropole Communauté Urbaine LMCU

4 août : Échange sur le projet de l'avenue Kennedy à Lille. M. Anceau, S. Geneste.

6 août : Échange sur le guide technique des aménagements cyclables communautaire. M. Anceau, S. Geneste.

7 septembre : Présentation du guide des aménagements cyclables de la communauté urbaine. Échange sur certains points particuliers. M. Anceau, S. Geneste.

29 septembre : Réunion pour faire le point sur le dossier des abaissés de bordures à Lille. Une quarantaine de bordures devraient être abaissées au printemps 2011. S. Geneste.

30 septembre : **Inauguration de l'abri à vélos** sécurisé de la gare Lille-Flandres. Martine Aubry loue le partenariat avec l'ADAV.

6 octobre : Réunion de travail avec les services pour actualiser la carte des aménagements de Lille Métropole qui sera réimprimée en 2011. M. Anceau.

7 octobre : **Comité de pilotage** du projet de réfection des bd de Cambrai et Montesquieu à Roubaix. Nos demandes concernant le profil et la réinsertion de la piste cyclable bidirectionnelle ont été reprises. M. Anceau.

11 octobre : **Réunion de travail** avec les services communautaires pour établir un diagnostic des coupures et des problèmes de continuités cyclables. M. Anceau.

13 octobre : **Point avec LMCU et Lille 1** sur les aménagements cyclables du campus. M. Anceau.

15 octobre : Poursuite de la mise à jour de la carte des aménagements cyclables de Lille Métropole. M. Anceau.

15 octobre : **COPIL**. Plan vélo communautaire. Point sur les réalisations 2010 et perspectives et budget 2011. Trente km d'aménagements cyclables ont été réalisés en 2010. Mise en place d'une communication spécifique sur les double-sens cyclables. Concernant l'année 2010, 113 opérations étaient prévues, 90% seront réalisées ; sur les 117 km de rues à sens unique en zone 30 de la communauté urbaine, 25-30 km seront mis en conformité en 2010.

Point sur les perspectives 2011 : l'objectif est d'avoir terminé la mise en conformité des rues à sens unique en zone 30 ; l'aménagement de la rue Kennedy est également prévu pour 2011,

d'autres opérations seront également programmées pour un budget de 800 000 €.

Point sur les abaissés de bordures : une quarantaine de bordures seront traitées sur Lille, 130 bordures ont été répertoriées par l'ADAV sur Lille Métropole et devraient être traitées par la suite. Point sur le stationnement vélo : LMCU posera des arceaux devant les équipements communautaires et les lieux de rabattement sur les transports en commun. 28 garages à vélos verront le jour dans le cadre de la nouvelle DSP (délégation de service public) Transport, ainsi que 5 maisons du vélo et l'agrandissement de certains vélopoles existants.

Point sur la cohabitation vélo-bus dans le cas de double-sens cyclable sur des rues où passent des bus Transpole. La norme communautaire actuelle était de 4,30 m de largeur de voie, il est décidé d'étudier chaque rue au cas par cas et de pouvoir déroger à cette norme.

Point sur les traitements des coupures piéton/vélo : les coupures existantes seront recensées pour mettre en place un plan d'action en 2011 et des réalisations en 2012.

Un jalonnement des itinéraires cyclables sera étudié en collaboration avec l'ADAV. L'étude de faisabilité de la voie verte le long de la Deûle au niveau de La Madeleine a été transmise à VNF et RFF pour l'obtention de leur accord. M. Anceau, S. Geneste.

3 novembre : **Cartographie**. Proposition de solliciter les adhérents et sympathisants pour relever les aménagements cyclables afin de les reporter dans un fond de carte interactive collaborative, Openstreetmap. P. Pary, A. Carpentier, S. Torro-Tokodi.

19 novembre : **Plan climat**. Témoignage de notre participation en tant que participant actif à son élaboration pour les actions liées la mobilité, accent mis sur la nécessité de travailler sur des dispositifs en cohérence avec les différentes politiques de déplacement. M. Anceau, S. Torro-Tokodi.

22 novembre : **DSP transport**. Présentation à l'ADAV par E. Quiquet, vice-président aux transports, du volet vélo de la nouvelle délégation de service public transport (vélos en libre service, vélos en location longue durée, stationnement sécurisé, maisons du vélo, etc.). M. Anceau, S. Geneste.

30 novembre : Commission consultative du service public local des transports : présentation de la nouvelle Délégation de Service Public et du service vélo qui sera complémentaire à l'offre des bus, métro et tram. 2000 vélos en libre service seront déployés autour de Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq, 8000 vélos seront accessibles en location longue durée pour une somme modique, 28 abris vélo sécurisés seront implantés et quatre maisons du vélo offrant des services ouvertes. M. Anceau.

6 décembre : **Cérémonie d'inauguration de la nouvelle DSP** et présentation du vélo en libre service que l'on retrouvera sur la métropole. S. Torro-Tokodi.

7 décembre : **Réunion de travail** sur le projet de voie verte qui doit relier à Seclin la gare au canal sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée. M. Anceau.

14 décembre : Poursuite de la mise à jour de la carte des aménagements cyclables de Lille Métropole. M. Anceau.

UTRVA Unité territoriale

Roubaix – Villeneuve d'Ascq

24 septembre : Étude de différents projets de voiries. Roubaix : projet d'un aménagement cyclable sur la place du Travail avec réduction de la place de la voiture sur l'anneau et marquage d'une bande cyclable élargie ; rue de Tourcoing, projet de pistes cyclables unidirectionnelles. Villeneuve d'Ascq, projet d'une piste bidirectionnelle sur la rue de Lannoy. Wasquehal, projet de zone 30 rue de Lille. Leers, projets de double-sens cyclables rues J. Leroy et des Patriotes. M. Anceau.

2 décembre : Étude de différents projets de voiries. Wasquehal : insertion des cyclistes dans le projet de giratoire à l'intersection des rues Jean-Bart et Carnot. M. Anceau.

UTTA (UT Tourcoing – Armentières)

27 septembre : Étude de différents projets de voiries : Tourcoing, projet de réaménagement de la Place de la Victoire avec remise à double sens de la rue Sasselange. L'ADAV demande une continuité des aménagements au niveau des carrefours et une connexion avec le double-sens de la rue Famelart. LHNS Roncq / Halluin : étude du projet de la ligne à haut niveau de service en entrée d'Halluin. M. Anceau.

9 novembre : Point sur les besoins en aménagements cyclables envisagés à Neuville-en-Ferrain. M. Anceau.

19 novembre : Tourcoing, reprise du projet de la place de la Victoire. M. Anceau.

Département du Nord

9 septembre : Nouvelle réunion sur le projet de giratoire de la **Porte d'Arras à Douai**. Au regard du trafic le cycliste aura le choix entre circuler avec les voitures dans l'anneau ou utiliser son pourtour qui aura un statut d'aire piétonne. Les voies d'accès seront dotées d'aménagements cyclables. M. Anceau.

10 septembre : **RD 643**. Projet de continuité cyclable entre le **CHU de Douai** et les aménagements déjà réalisés avec le contournement de Cantin. Des pistes seraient réalisées en 2011. **RD 325 / 643 (Douai / Sin le Noble)** : projet de giratoire doté d'une piste bidirectionnelle avec ouverture pour les cyclistes pour permettre de rejoindre Sin-le-Noble. M. Anceau.

23 septembre : Point sur les études de réaménagement du **boulevard de Tournai à Villeneuve d'Ascq** pour l'accès au futur Grand Stade. Au regard de la complexité des carrefours et des innombrables mouvements tournant, il est décidé d'élargir l'ensemble des passages pour les piétons afin de permettre une traversée sécurisée des cyclistes contiguë à celle des piétons. Ces traversées devront se faire avec des seuils à niveau zéro. M. Anceau, S. Geneste.

8 novembre : **RD 341**. Analyse du projet d'aménagements cyclables entre **Hallennes-lez-Haubourdin et Emmerin**. Les travaux pourraient débuter au mieux en 2011. Le traitement de la traversée d'Emmerin sera prioritaire. La liaison entre Haubourdin et Hallennes viendra ensuite. L'aménagement comportera selon les sections des pistes unidirectionnelles ou bidirectionnelles. Le franchissement de la voie SNCF et de la Deûle pose problème et nécessitera des passerelles. Celle sur la voie SNCF est prioritaire car il n'existe aucune alternative contrairement au franchissement de la Deûle qui pourrait se faire via la passerelle déjà existante à Haubourdin. À

terme ce projet permettrait de lier la LINO à la RN 41 et faciliterait les échanges entre Hallennes, Santes, Haubourdin et Emmerin. M. Anceau.

23 novembre : Certification des routes durables, participation au comité d'application où siège l'ADAV. M. Anceau.

15 décembre : **RD 549 à Lille (Faubourg d'Arras), Fâches et Wattignies**. Réunion pour définir l'opportunité de réaliser des bandes cyclables sur cet axe dont un nouveau tapis vient d'être posé. Cette hypothèse défendue par l'ADAV nécessite obligatoirement la suppression d'une file de circulation sur un axe supportant plus de 30 000 véhicules / jour. L'enjeu nécessite l'accord politique des communes concernées. LMCU et le CG 59 étudient dans le détail un projet comportant des bandes cyclables et expliquant ses incidences sur l'écoulement du trafic. Les élus pourront ainsi décider de l'aménagement définitif en connaissance de cause. Pour rappel cet axe figure au schéma directeur des aménagements cyclables. M. Anceau, S. Geneste.

Département du Pas-de-Calais

8 septembre : **RD 943 / 165 Loos-en-Gohelle** : Après consultation du projet, l'ADAV fait part de son expérience avec le CG 59 et Lille Métropole sur le traitement de l'insertion des cyclistes sur les giratoires. L'idée de déplacer la bordure est préconisée. La bande cyclable se transforme ainsi en piste cyclable au niveau d'un trottoir. L'aménagement sécurise le cycliste en approche du giratoire où les véhicules ont tendance à « couper à la corde ».

RD 917 Annay-sous-Lens : l'ADAV fait remarquer l'absence de plusieurs considérations du projet ; la largeur d'une bande cyclable doit être au minimum de 1,75 m (1,25 m dans le projet) ; les recommandations du CERTU, pour les aménagements cyclables et les itinéraires cyclables, ne recommandent pas la mise en œuvre de bandes cyclables pour les trafics supérieurs à 10 000 véhicules/jour. Le trafic de la RD 917, en 2009, est de l'ordre de 11 250 véhicules/jour. Il serait donc conseillé de revoir l'implantation du cheminement cycliste.

La vérification des épures de giration des véhicules les plus contraignants, fournies avec la notice, n'est pas positive comme mentionnée dans celle-ci. L'ensemble des épures utilise la bande cyclable ce qui est contraire à la protection des cyclistes. L'aménagement des extrémités des bandes cyclables au droit du giratoire ne respecte pas les recommandations du CERTU, ni celles de l'ADAV pour la protection des cyclistes. La solution adoptée à Loos-en-Gohelle est préconisée. L'ADAV préconise également que la bande cyclable soit dénivelée, sur la longueur de l'îlot séparateur, ce qui protège mieux les cyclistes.

RD 941 Beuvry – Auchy-les-Mines : le projet comprend des pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 1,50 m, qui, au droit des intersections, perdent la priorité par rapport aux voies adjacentes. L'ADAV rappelle qu'une piste cyclable unidirectionnelle doit au minimum disposer d'une largeur de 2 m (pour permettre notamment l'entretien et à deux cyclistes de se doubler). Une largeur de 1,50 m est acceptable lorsque la piste est au niveau d'un trottoir. Les pistes doivent disposer du même régime de priorité que l'axe qu'elles suivent. L'ADAV propose de transformer les pistes en bandes au droit des intersections principales pour faciliter les mouve-

ments des cyclistes et sécuriser l'aménagement en rapprochant le cycliste du champ de vision de l'automobiliste. Il n'est pas prévu d'échanges entre les cyclistes empruntant les pistes le long de la RD 941 et les voies rencontrées de part et d'autre de l'itinéraire. Le projet doit corriger cet oubli. M. Anceau.

28 septembre : **RD 941 / 947 La Bassée** : Suite à la demande de l'ADAV pour améliorer les aménagements cyclables récemment réalisés, une visite sur le terrain est décidée pour étudier les améliorations susceptibles d'être apportées. Au vue du trafic cyclable actuel et de la dangerosité de remettre les cyclistes sur la chaussée au niveau de l'ouvrage d'art, il est décidé d'enlever le marquage de réinsertion des cyclistes sur la chaussée et de les envoyer sur le trottoir du pont, où les usagers seront en sécurité. M. Anceau.

22 octobre : Rencontre pour définir les modalités d'application et de suivi de la convention entre l'ADAV et le Département. M. Anceau.

Région Nord Pas-de-Calais

28 août : journée TER + Vélo sur le littoral.

18 septembre : journée TER+vélo sur les berges de la Sambre dans le cadre de la journée nationale des voies vertes.

9 décembre : Inauguration du nouvel abri sécurisé pour les vélos de la gare de Cambrai. L'ADAV rappelle la nécessité de prévoir également des arceaux en libre accès pour les utilisateurs occasionnels. Pour information, suite à la pression exercée par l'ADAV auprès de la SNCF lors de l'inauguration de l'abri de Lille-Flandres, l'ensemble des abris de la région sont maintenant accessibles si l'on est titulaire de la carte Grand TER. M. Anceau, E. Forest.



Inauguration de l'abri à vélo sécurisé de la gare de Cambrai

Pôle Info-Déplacements

2 septembre : Participation en binôme avec le président de la Fédération des Voyageurs du Nord (FNV) à la conférence VPPC (promotion des véhicules à propulsion électrique) pour souligner la non-solution que représente la voiture électrique en réponse aux problématiques posées par la voiture en ville (espace, sécurité, bruit...).

16 septembre : PDE. Stand d'informations au CHR de Seclin.

Râches : Intervention lors d'une conférence sur les alternatives à la voiture individuelle dans le Douaisis.

17 septembre : PDE. Stand de l'antenne valenciennoise de l'ADAV à l'Aéropark.

18 septembre : Stand grand public à Tourcoing.

20 septembre : PDE. Stand à l'EPSM d'Armentières.

21 septembre : PDES : Stand à l'université (ULCO) de Dunkerque.

24 septembre : Présentation des alternatives à

la voiture individuelle sur le territoire de LMCU à des adhérents de Léo Lagrange Consommation Nord.

28 septembre : PDE. Stand à AG2R La Mondiale.

30 septembre : Cycle de conférences *Voirie pour tous* organisé par le CETE Nord-Picardie. Intervention sur les actions de promotion de l'écomobilité scolaire et ses enjeux, retour d'expériences sur les dynamiques mises en place ou suivies par l'ADAV.

1^{er} octobre : Sensibilisation des usagers de la Maison de quartier de Lille-Wazemmes à la pratique du vélo en ville.

7 octobre : Participation à l'élaboration d'un cahier des charges régional pour l'organisation d'éco-événements, accent mis sur les dispositifs à mettre en place pour privilégier les alternatives à la voiture individuelle.

11 octobre : PDE. Animation d'un diaporama pour une vingtaine d'employés de RTE Marcq-en-Barœul puis sortie à vélo pour faire découvrir les différents types d'aménagements.

13 octobre : CESER. Commission Transports. Présentation du PID et des préconisations de l'ADAV pour la mise en place d'une politique cyclable coordonnée au niveau régional.

14 octobre : PDE. Cycle de conférences organisé par le Réseau Alliances. Intervention pour présenter les différents aspects à valoriser dans les entreprises afin de faciliter l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels (stationnement, formations, équipements, avantages financiers...).

28 octobre : Plan climat Cambrésis. Présentation des fiches actions pour lesquelles l'ADAV peut jouer un rôle d'expertise en tant que partenaire ou porteur de projet (stationnement des vélos, PDE, PDES...).

5 novembre : PDE. Réunion avec la direction d'Adéo Services pour élaborer un plan d'actions afin de favoriser l'usage du vélo parmi les employés des différentes entreprises affiliées (Leroy Merlin).

16 novembre : PDE. Rencontre d'un groupe d'étudiants de l'ISA pour la mise en place de mesures dans l'objectif de promouvoir les modes actifs sur le campus en projet à Lomme.

26 novembre : PDE. Stand sur le site de Swiss Life à Roubaix. Lobbying pour préserver la localisation avantageuse d'un stationnement vélos sécurisé d'une trentaine de places, qui aurait dû être déplacé au profit de 3 places voiture.

2 décembre. PDES. Rencontre avec la directrice de l'école Bara-Cabanis à Lille-Fives pour la mise en place d'un projet d'écomobilité scolaire (pédibus, vélobus, covoiturage...) dans le cadre du projet européen d'éco-école. Accueil très favorable.

Colloque *Construire une alternative à la route* organisé par le CE Cheminots. Point sur les projets en cours et potentiels.

3 décembre : Plan Climat Régional. Plénière d'introduction du nouveau schéma (SRCAE) adopté suite aux obligations apportées par le vote de la loi Grenelle 2. Élargissement à la notion de la qualité de l'air en région. Détails sur le mode opératoire.

7 décembre : Plan Climat Régional. Participation aux échanges lors d'un petit déjeuner organisé par le CERDD afin d'identifier les besoins et apporter des éléments pour faciliter le développement d'actions en lien avec les différents Plans Climat.

9 décembre : PDE. Repérage du réseau d'aménagements cyclables drainant les différentes

zones d'activités entre Carvin, Libercourt et Oignies, dans l'objectif d'en faire la promotion auprès des employés concernés.

PDE. Rencontre d'étudiants de l'ISA ayant pour projet de proposer un plan d'actions à la SNCF pour faciliter les déplacements entre les sites de Lille-Fives et Euralille.

Préfecture du Nord

19 octobre : Intervention à la journée de tables rondes Partage de la Route organisée par la DDTM du Nord à Valenciennes pour présenter les clés indispensables à une véritable politique cyclable (système vélo). Stand de l'antenne valenciennoise. S. Torro-Tokodi.

8 décembre : Réunion des différents acteurs de la sensibilisation des enfants à la circulation cycliste (Police, Gendarmerie, Inspection académique, Rectorat) en vue de proposer des actions coordonnées et concertées. S. Torro-Tokodi.

Transpole

21 septembre : Réunion en vue de créer une charte vélo-bus et les moyens de diffuser l'information, sensibiliser les cyclistes et les chauffeurs de bus à adopter un comportement pour une bonne cohabitation. M. Anceau, S. Geneste.

14 octobre : Échange sur le projet de charte vélo-bus et sur la participation de l'ADAV aux forums sécurité. M. Anceau, S. Geneste.

20 octobre : Échange sur le projet de charte vélo-bus. S. Geneste.

8 décembre : Forum sécurité routière au dépôt de bus de Sequedin. Présentation de la charte sur la cohabitation vélo-bus aux conducteurs et échanges. S. Geneste.

9 décembre : Forum sécurité routière au dépôt de bus de Faidherbe. Présentation de la charte sur la cohabitation vélo-bus aux conducteurs et échanges. G. Laurent, JM. Roger.

10 décembre : Forum sécurité routière au dépôt de bus de Wattrelos. Présentation de la charte sur la cohabitation vélo-bus aux conducteurs et échanges. M. Anceau, R. Bodart.

AF3V

11 décembre : Bureau de l'AF3V. Perspective de développement de l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes et modalités du retrait du siège de l'association jusqu'alors hébergée par l'ADAV. M. Anceau.

SNCF – TER Nord – Pas de Calais

21 octobre : Rendez-vous pour préparer l'opération éclairage du 15 novembre au garage à vélos de la gare Lille-Flandres. S. Geneste.

10 novembre : visite sur le terrain pour envisager le stationnement vélo en gare de Lille-Europe. M. Anceau, S. Geneste.

FFCT

4 décembre : Remise du ruban bleu sécurité routière à l'ADAV lors de l'AG de la ligue régionale de la Fédération Française de CycloTourisme. M. Anceau.

CETE

8 décembre : Séminaire sur le renouvellement urbain. Intervention de l'ADAV à la table ronde. M. Anceau

Collectif l'Entorse

23 septembre : Échange sur le programme de la fête du vélo 2011 et sur le budget prévisionnel. E. Defossez, E. Forest, S. Geneste, S. Sylard.

Foyer Béthanie (Lille)

21 septembre : Réunion de bilan d'un an d'ateliers d'aide à la réparation des vélos organisés une fois par mois dans leurs locaux et reconduction de la convention. G. Flament, S. Geneste, D. Lefebvre.

Association des Autorités Organisatrices des Transports :

4 octobre : Remise d'un don de 9212 € à l'ADAV en raison de la dissolution de l'AAOT suite à la création d'un syndicat régional des transports.

MRES

30 août : Klimato. réunion du collectif Regain pour le climat en vue de préparer des actions de sensibilisation du grand public en lien avec les différents Plans Climat, régional et territoriaux. S. Torro-Tokodi.

14 septembre : Comité de liaison MRES – APES. Préparation d'une journée sur le thème de l'économie sociale et solidaire et le développement durable. S. Geneste.

4 octobre : Comité de liaison MRES – APES. Préparation d'une journée sur le thème de l'économie sociale et solidaire et le développement durable. S. Geneste.

4 novembre : Soirée des citoyennetés. Présentation générale de l'ADAV et des politiques de réduction de la place de la voiture individuelle, en binôme avec la FVN. S. Torro-Tokodi.

SIZIAF – Douvrin

19 août : Réunion SIZIAF-ADAV. Présentation des structures, présentation des projets d'aménagements sur la ZAC, propositions d'aménagements, point sur le projet du pôle d'échanges de la Bassée. S. Geneste. S. Torro-Tokodi.

Mission Bassin Minier

1^{er} octobre : Visite sur site du RAVEL à Charleroi et échange avec l'administration belge en charge de l'aménagement de ces voies vertes. Les services de LMCU, du CG 59 et du CG 62 sont également présents. M ; Anceau, D. Dourlens, A. Legrand

SEM ville renouvelée

20 décembre : Zone de l'Union à Tourcoing-Roubaix-Wattrelos. Réunion technique sur l'intégration des cyclistes au niveau des carrefours sur le périmètre de l'Union. M. Anceau

ABRÉVIATIONS

CERDD	Centre Ressources du Développement Durable
CESER	Conseil Économique Social et Environnemental de la Région
CETE	Centre d'Études Techniques de l'Équipement
CUA	Communauté d'Agglo d'Arras
FVN	Fédération des Voyageurs du Nord
DDTM (ex-DDE)	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
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

Docteur à vélo

Rencontre avec le docteur Damien Lallier

Ce jeune docteur sportif est un passionné du vélo. Ses premiers coups de pédale remontent à l'âge de six ans et, depuis, il n'a jamais cessé de pédaler. Il a même pratiqué le vélo en compétition, et fait toujours régulièrement de longues sorties, à allure sportive. Il pratique également la course à pied et participe à des courses pédestres, sur route, et aux épreuves de cross de la saison hivernale.

Le docteur Lallier exerce dans le Valenciennois, en remplacement de confrères, et se rend, très souvent, à vélo, chez ses patients.

Il a trouvé tout naturel de se déplacer à vélo, ce mode de déplacement lui garantissant un temps de parcours précis, quelle que soit l'adresse à laquelle il doit se rendre. Il ne craint pas les bouchons qui bloquent la circulation automobile, en particulier sur les ponts de la ville ; à vélo il contourne ou double les obstacles et son temps de parcours est toujours respecté. Son allure en ville est généralement très sportive, il peut rouler sur les boulevards à 30 voire 40 km/h et il s'insère très facilement dans les giratoires les plus embouteillés.

Il apprécie la mise en double sens cyclable des sens interdits du centre ville, il peut beaucoup plus facilement choisir son itinéraire, sans effectuer les détours imposés à la circulation automobile. Cette évolution du code de la route lui paraît logique et favorable aux déplacements des cyclistes.



Pour transporter son matériel médical, il utilise une sacoche adaptée, spacieuse, solide, étanche et munie d'une fixation rapide pour le porte-bagages de son randonneur Peugeot et il se présente, en tenue de ville, sacoche médicale à la main, à ses patients qui ne s'aperçoivent absolument pas qu'il se déplace à vélo.

Ses vêtements sont adaptés à l'effort physique et aux différentes conditions météo, mais si le temps est vraiment trop mauvais, il utilise le tram, ou, en dernier recours, et exceptionnellement, la voiture.

Il considère l'éventail des modes de déplacement mis à sa disposition comme une boîte à outils, dans laquelle il peut choisir, suivant les circonstances, le mode qui lui semble le plus approprié et c'est bien souvent le vélo qui retient son choix.

Mais pour lui, ce choix du vélo, c'est aussi un plaisir, un contact avec les éléments et un respect de l'environnement.

Un seul petit problème subsiste : le vol. Récemment, il s'est fait dérober son vélo, mais il va essayer de mieux l'attacher à l'avenir.

Alain Legrand

Mon facteur et son vélo électrique

J'ai appris par le journal que mon facteur, que je rencontre pourtant souvent, roulait maintenant en vélo électrique. Voici ce qu'il en dit (extrait de la Voix du Nord du 04-11-2010) :

« Un vélo à assistance électrique a été attribué à Paul Ryckewaert il y a deux mois. « Je sens vraiment la différence », confie le postier.

Des kilomètres, il en avale depuis des années. Facteur à la Poste de Béthune, Paul Ryckewaert a « une vingtaine d'années de distribution de courrier » dans les mollets.

Alors quand on a proposé à ce postier de 53 ans de bénéficier d'un vélo à assistance électrique, il a sauté sur l'occasion, et cette nouvelle selle. « Cela fait deux mois que j'utilise ce nouveau vélo, et je vois vraiment la différence... », confie Paul Ryckewaert, qui effectue un peu plus de 7 kilomètres par jour. « Quand je rentre de tournée, je me sens beaucoup moins fatigué qu'avec un vélo classique. Et je pense qu'on devrait attribuer ce genre de vélo à tous les facteurs, car le cœur a beaucoup de peine pendant une tournée... » Il y a ces dénivelés et ces redémarrages de maisons en maisons (« les plus difficiles ») qui fatiguent les facteurs. Et surtout, ces kilos de courrier à porter, en plus du poids du vélo. « Un vélo standard bien chargé, il faut le tirer ! », souffle Gilles Decoopman, directeur de la plateforme de distribution courrier de Béthune, ayant les bureaux de Béthune, Beuvry, Annezin, Laventie, Lestrem et Cambrin sous sa coupe. « Notre objectif est vraiment d'aider les facteurs dans certaines parties de leurs tournées, qui sont difficiles. L'acquisition de vélos à assistance électrique (quinze arriveront à Béthune avant la fin de l'année, Ndlr) est aussi préconisée par les médecins, pour les facteurs ayant des handicaps. Et puis nous essayons aussi de remplacer les scooters, très accidentogènes, par ce genre de vélos ». Des vélos qui permettent de diminuer « jusqu'à 70 % » les efforts des facteurs ».

T. M.

Transmis par Daniel Dourlens

En bref...

Renversant

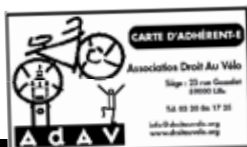
Vu la manière dont les footballeurs font des « bicyclettes », je doute qu'ils se déplacent souvent à vélo.

Jean Dewavrin

J'en ai pour deux minutes

Le groupe des adhérents de Fives et Saint-Maurice Pellevoisin a organisé, le 18 décembre dernier, une opération « j'en ai pour deux minutes ». Les aménagements cyclables de la rue Pierre Legrand (entre autres) sont en permanence occupés par des automobilistes faisant une course rapide de deux minutes... Le lieu était donc tout trouvé. Ce jour-là, par une température polaire, nous étions une petite quinzaine à bloquer, à plusieurs reprises et pour deux minutes, la circulation, pour discuter avec les automobilistes, et distribuer prospectus et plaquettes d'information ; le but étant bien évidemment de sensibiliser et d'informer sur la dangerosité de ces incivilités. L'évènement a été relayé médiatiquement dans la Voix du Nord et 20 Minutes, ainsi que par un reportage sur France 3. Une opération à renouveler !

Denis Lefebvre



CES VÉLOCISTES 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).

Vélo & Oxygen

4 rue du 19 mars 1962
Achicourt - 03 21 55 85 17. -5%

Capsulkes Cyles

3 rue Copernic
Arras - 03 21 71 03 67 -5%.

Ride On

689 rue du Pont de pierres
Béthune
03 21 64 02 51. -5% et -10%

Sport'Dep

931 av du gal de Gaulle
Bondues
03 20 30 72 90. -5% et -10%

Pro Cycles 62

876 avenue de la Libération
Bruay la Buissière
03 21 53 52 58. -10 %

Cycles Lesaffre

204 Rue Carnot
Fâches-Thumesnil
03 20 95 46 96. -5%

Speed Cycles - Jean Lebas

64 rue Sadi-Carnot
Haubourdin

03 20 38 39 24 -10%.

Vanderdonck Fontaine

Cycles Peugeot
1 et 3 rue Roger Salengro
Hellemmes

03 20 56 52 66. -5% et -10%

Lambersart Cycles

11 rue du Bourg
Lambersart
03 20 93 99 38. -5% et -10%

Cycles Lecolier

64 rue Gambetta -
Lille 03 20 54 83 39
-5% et -10%

Cyclogreen

58 rue Gustave Delory
Lille 03 20 96 15 88. -5%

Mes Vélos Hollandais

rue Royale
Lille sur rendez-vous.
06 13 32 39 48 - 5%

Villavélo

24 place Louise de Bettignies
Lille - 03 20 74 17 58. -5%

Vélo Nature

183 avenue Henri Barbusse
Marly - 03 27 42 45 51
Remise de 10%.

Cycles Verbrugge

411 av. de Dunkerque
Lomme 03 20 08 98 41.
-5% et -10%

Cycles Fallet

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

Scootenville

78 rue de Famars
Valenciennes
VAE, cyclomoteurs, e-solex.
03 27 25 64 76. -5% et -10%

Culture Vélo

Angle de la rue J. Guesde et
du bd de l'Ouest à Villeneuve
d'Ascq. 03 20 56 06 99
-5% et -10%

Société sédentaire, société suicidaire !

L'AGMF (Association Générale des Médecins de France) avait choisi, pour son colloque annuel, qui s'est déroulé ce vendredi 5 novembre 2010, la thématique des méfaits de la sédentarité.

Cette journée de travail et de vulgarisation a permis de conforter, dans leurs actions, les partisans de la promotion des modes de déplacements doux et actifs.

Ci-dessous la réécriture d'un compte-rendu, trouvé sur l'excellent site « Isabelle et le Vélo », des exposés de ce colloque.

Compte-rendu du colloque de l'AGMF du 5 novembre 2010.

L'activité physique est un véritable acte de soin !

Voici quelques éléments de ce qui a été présenté (cette note a été rédigée à partir des informations collectées et rapportées par l'un des participants).

Dans les années 1980, on recommandait, 3 fois par semaine, 20 minutes d'activité physique. Dans les années 1990, on recommandait plutôt 30 minutes tous les jours, à une intensité correspondant, en gros, à une marche rapide de 6 km/h. Dans les années 2000, on s'est aperçu que c'est encore mieux si on bougeait en intensité modérée (accélération de la respiration, légère transpiration) 30 à 60 min par jour, ou bien, en intensité élevée, 75 à 150 min par semaine.

Ces recommandations correspondent, répétons-le inlassablement, à nos parcours quotidiens, s'ils sont réalisés à pied ou à vélo. Les recommandations pour les enfants, les adolescents et les jeunes ne sont pas de 30 min par jour mais d'une heure par jour ! Ils en sont, eux aussi, bien loin. Il s'agit là d'un véritable, et très grave, problème de société...

La seule sédentarité est responsable de 20 % des maladies coronariennes. Chez les personnes ayant un bon niveau d'entraînement physique, le risque est beaucoup plus faible. Les chercheurs ont mis en évidence que l'activité physique est aussi efficace qu'un médicament anti-hypertension ; qu'elle fait baisser les triglycérides et augmenter le bon cholestérol ; qu'elle diminue la capacité du mauvais cholestérol à boucher les artères.

L'activité physique augmente par ailleurs la production de monoxyde d'azote (NO) qui est un puissant vasodilatateur, augmente la fluidité du sang et améliore certains mécanismes essentiels de régulation ; elle diminue, de

plus, la consommation du cœur en dioxygène O₂. L'occurrence du cancer du sein chez la femme (42 000 nouveaux cas par an en France), est réduite de 26 % pour une heure de marche par semaine. Ceci est encore plus manifeste chez les dames d'un certain âge que chez les jeunes.

L'activité physique divise par deux le risque de récurrence d'un cancer, alors que la diminution de l'activité physique après la maladie multiplie par 4 ce même risque de récurrence... D'ailleurs, l'activité physique agit favorablement à tous les stades du processus de cancérisation et, par exemple, diminue le risque de cancer du côlon de 40 %. Il a aussi été montré que la maladie d'Alzheimer évolue moins vite si on laisse les patients se balader... On pourra trouver une documentation sur ce même sujet, beaucoup plus scientifique et documentée, sur le site Vélo, cerveau et potager.

Avec tout ce que vous lirez en plus sur ce site, par le lien « Pourquoi tant d'agitation ? », vous risquez d'avoir bien du mal à oser ne pas bouger !

D'après un article du site « Isabelle et le Vélo ».

Liens :

Isabelle et le Vélo :

<http://isabelleetlevelo.20minutes-blogs.fr/>

Vélo, cerveau et potager :

<http://veloetpotager.20minutes-blogs.fr/>



Sur le site d'Isabelle Lesens, on peut trouver une information de qualité et régulièrement mise à jour sur l'actualité générale du vélo.

Sur les thème des bienfaits du vélo, on peut également lire, ou relire, ces quatre excellents articles :

À vélo, c'est la santé ! (site de l'ADAV)

<http://www.droitauvelo.org/spip.php?article176>

Le vélo a toutes les qualités (site de l'ADAV)

<http://www.droitauvelo.org/spip.php?article102>

Prendre son vélo et vivre 14 mois de plus ! (site WEELZ)

<http://www.weelz.fr/fr/velo-urbain/2010/10/25/prendre-son-velo-et-vivre-14-mois-de-plus/>

Vélo et Santé publique (site CYCLOS - 59)

<http://www.cyclos59.com/articles.php?lng=fr&pg=341>

Gérard

Waterloo à Mons en Barœul

Le boulevard Napoléon de Mons-en-Barœul va être réaménagé. La chaussée sera réduite en largeur. Les deux bandes cyclables vont être supprimées. À la place, une espèce de voie verte intégrant piste cyclable bidirectionnelle et cheminement piétons devrait être installée. Seul hic : outre la difficulté d'accès et de sortie, ce genre d'aménagement ne convient généralement pas lorsqu'il y a des intersections rapprochées. Les cyclistes de la rue des Fusillés de Villeneuve d'Ascq sont bien placés pour le savoir. Voici un réaménagement dont les cyclistes urbains (réguliers) se seraient bien passés. Pour ma part, protégé par la présence de l'écarteur, je resterai probablement sur la voie routière. Une fois de plus dans l'agglomération lilloise, il est bien dommage que l'ADAV n'ait pas été consultée en amont.

Pour cette réalisation, il me sera difficile, Monsieur le Maire, de vous remercier.

Jean Dewavrin
Correspondant local



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'Droit au vélo et recevrai le journal l'Heurovélo et ma carte d'adhérent-e pour l'année en cours

Adhésion individuelle : 14 €

Chômeur/étudiant : 8 €

Couple : 25 €

Famille : 25 € + 1 € par enfant

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

Famille monoparentale : 14 € + 1 € par enfant

Membre de soutien > 25 €

Association : 25 €

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

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

Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de € à l'ordre de L'ADAV. Je recevrai un reçu fiscal.

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

.....

Code postal : Ville :

Profession :

Téléphone :

Courriel : @

Date de naissance :

Les nouvelles mobilités...

Et si le vélo devenait, demain, le mode majoritaire de déplacement ?

Créé par décret en date du 6 mars 2006, le Centre d'analyse stratégique remplace l'ancien Commissariat général au Plan.

Son directeur général siège au sein des principales instances interministérielles. C'est donc une structure directement rattachée aux services du premier ministre.

Sa mission consiste à éclairer le gouvernement français dans la définition, et dans la mise en œuvre, de ses orientations stratégiques (aussi bien dans le domaine économique, social, environnemental que culturel).

Voici, ci-dessous, les principaux extraits du rapport « Les nouvelles mobilités. Adapter l'automobile aux modes de vie de demain. »

Ce document de travail, destiné au gouvernement, a été rendu public le mardi 30 novembre 2010.

Ce rapport du centre d'analyse stratégique émet des propositions, très judicieuses et fort intéressantes, qui permettraient de réorienter, radicalement, les politiques de déplacements...

Informations complémentaires :

http://www.strategie.gouv.fr/article.php3?id_article=1285

Le forum de l'ADAV

● **Avec son slogan très explicite « Parler du vélo pour faire du vélo », le forum de discussion de l'ADAV remporte un succès certain : 274 sujets et 752 messages au 17 décembre 2010.**

● Les problèmes soulevés concernent, bien évidemment, les préoccupations des cyclistes quotidiens ou occasionnels de la Région Nord - Pas-de-Calais. Les questions traitées sont nombreuses et assez variées, et les réponses proposées sont, le plus souvent, de grande qualité.

● La tribune libre est, de loin, sur les neuf proposées, la rubrique la plus sollicitée : 228 messages pour 75 sujets traités.

● On trouve ensuite, par ordre décroissant de fréquentation, les quatre thématiques suivantes : « À vendre ou à acheter » (vélos, pièces détachées, ...), « À réclamer ou à aménager » (doubles sens, trottoirs cyclables, arceaux, bordures à revoir,

...), « Balades et itinéraires » (voies vertes, circuits sympas et sécurisés, ...), « Bricoler et réparer » (outils, astuces, ateliers, ...).

Droit au Vélo gagnerait toutefois à avoir un forum encore plus utilisé. Les discussions étant toutes archivées, chaque participation contribue, en effet, à l'enrichissement du fonds documentaire de l'ensemble des membres de l'association.

Les adhérents potentiels qui se connectent au forum pour la première fois ne seront, par ailleurs, incités à y revenir que si la probabilité d'y trouver quelque chose d'intéressant est suffisamment élevée...

À vos souris...

Lien :

<http://www.droitauvelo.org/forum/>

Gérard

Les nouvelles mobilités.

Adapter l'automobile aux modes de vie de demain.

(EXTRAITS)

Longtemps symbole de liberté et de réussite sociale, l'automobile semble, en quelques années, avoir déserté l'imaginaire des jeunes générations - au point même que sa possession ne constituerait plus une priorité et correspondrait, désormais, à une notion de plaisir perdu.

Ainsi à Tokyo, seuls 25 % des 20/30 ans déclareraient vouloir posséder une voiture en 2007, alors qu'ils étaient encore 50 % en 2000 ! En 2009, 79 % des Européens et 62 % des Français considéreraient que la possession d'une voiture était devenue une contrainte.

Confrontés à de multiples enjeux (changement climatique, renchérissement des prix de l'énergie, équité sociale, etc...), nous devons repenser la place de l'automobile dans notre société.

Il s'agit d'inventer de nouvelles formes de mobilité et de retrouver les dimensions de liberté et de plaisir, qui doivent être associées à nos déplacements.

Les politiques d'usage du vélo en France pourraient être beaucoup plus développées et étenues.

Mais elles impliquent, de la part des autorités locales gestionnaires des réseaux routiers, une inversion hiérarchique des usages de l'espace public, afin de dégager, dans les périmètres concernés, des itinéraires confortables et sécurisés de circulation pour les deux-roues non motorisés (auxquels il faut ajouter les remorques, les tricycles et quadricycles sans moteur, sauf assistance électrique), ainsi que des facilités de stationnement à proximité immédiate des gares ou dans les espaces d'activités urbaines, sans oublier la protection contre le vol et le vandalisme.

Au-delà du nécessaire développement des transports collectifs, il nous faut désormais promouvoir les petits véhicules légers (à deux, trois ou quatre roues), les véhicules électriques ou hybrides rechargeables, dont la part ne devrait cependant pas dépasser 10 % à 15 % des ventes à l'horizon 2020, l'automobile partagée, la redécouverte du vélo (avec assistance électrique si besoin), l'information en temps réel de l'utilisateur.

Notre mobilité future ne proviendra pas d'une solution unique mais de la conjugaison d'innovations multiples.

Cette évolution reposera le plus souvent sur l'initiative privée mais les pouvoirs publics devront l'accompagner. Il leur faudra notamment :

- organiser le dialogue entre des constructeurs automobiles aux ambitions mondiales et des collectivités territoriales désireuses de mettre en place de nouvelles formes de mobilité ;
- donner aux autorités organisatrices de transports les compétences nécessaires pour favoriser le développement de nouvelles mobilités ;
- repenser le partage de la voirie et de l'espace public, au profit du vélo, de véhicules propres peu encombrants, des transports collectifs, tout ce qui constitue les "nouvelles mobilités" ;
- faciliter l'arrivée de nouveaux opérateurs et services de mobilité par la mise à disposition locale d'espaces publics et par l'adaptation de réglementations nationales ;
- faciliter le développement de services d'information adaptés aux nouvelles mobilités et à la société numérique.

La conception et la mise en œuvre de ces nouvelles mobilités devront être adaptées aux différents territoires en fonction de leur densité, de leur géographie, de leur activité et des attentes et initiatives des populations. Grandes agglomérations denses, territoires péri-urbains, villes moyennes, espaces à dominante rurale, tous ces espaces si divers demandent des solutions diverses. Elles seront avant tout "portées" par les usagers eux-mêmes, en tant que consommateurs prescripteurs, producteurs de richesses, porteurs d'une vision territoriale et "inventeurs" de leur propre mobilité.

Elles devront être soutenues au niveau local pour faciliter l'organisation des services de mobilité correspondants, qu'il s'agisse des itinéraires-vélo généralisés, des services d'autopartage ou d'information multimodale,...

Recommandation n° 5 : conformément à la loi de programmation issue du Grenelle de l'environnement, élargir aux services de mobilité les compétences des actuelles autorités organisatrices de transports, dont la dénomination deviendrait "Autorités organisatrices de transports et de mobilité durables".

Recommandation n° 11 : adopter un objectif de 10 % à 20 % de part des déplacements à vélo selon les territoires. À cette fin, l'État devrait favoriser de nouvelles expérimentations et diffuser les expériences réussies de partage de l'espace public.



Gérard

Le troisième œil ou plaidoyer pour le rétroviseur

Un ami m'a conseillé d'installer un rétroviseur sur mon vélo, ce que j'ai fait il y a 3 ans environ. Je dois dire que, maintenant, je me sens très handicapé quand j'utilise un vélo sans rétro (et je ne pense pas être rétro en écrivant cela).

En effet, cet accessoire me permet de voir tout ce qui se passe derrière moi en un clin d'œil, sans avoir à me contorsionner. C'est pour moi, un troisième œil. Qu'il s'agisse de vouloir tourner à gauche, ou plus simplement de savoir si un véhicule et quel type de véhicule – scooter, voiture, camion, autobus, ambulance (un char à bœufs, c'est plus rare)... – est sur le point de vous doubler et avec quel écartement il va le faire, le rétro donne instantanément le renseignement. Quand vous roulez à plusieurs, là aussi un simple coup d'œil permet de voir si votre petite troupe suit ou pas.

Qui, aujourd'hui, conduirait avec aisance une voiture sans rétroviseur ? Il devrait en être de même pour le cycliste.

Il existe sur le marché différentes sortes de rétroviseurs vélo avec des prix et des avantages distincts pour chacun :

Le plus simple : le rétro circulaire pivotant autour d'une tige avec noix de fixation sur le guidon. C'est rustique, pas cher (moins de 10 €) et robuste. Il équipait les Mobylette des années 60 (1960). C'est celui que j'utilise.



Il existe des petits rétros qui s'enfilent dans l'extrémité des guidons droits, style VTT, pour 15 à 20 €

Il existe des mini rétros qui se fixent soit sur le casque, soit sur la branche de lunettes gauche. Leur utilisation est un peu particulière, puisque, pour voir dedans, il suffit de fermer quelques instants l'œil droit, mais on s'y fait très facilement.

En préparant cet article, je suis allé me promener (sans mon vélo) sur Internet et j'ai découvert le rétroviseur qui se fixe sur le dessus de la main (marque Velocchio, prix 29 €). L'avantage est qu'on ne le laisse pas sur le vélo et qu'on peut l'utiliser sur plusieurs vélos, dont ceux en location libre service, sans avoir à équiper chacun d'eux. L'inconvénient est qu'il faut s'en « ganter » la main à chaque fois.

Toujours en préparant cet article, je m'étais dit que l'avenir pourrait être la caméra de télé avec écran récepteur. D'autres y ont pensé avant moi et commencent à le proposer sur le marché...

En marge de la rétrovision, j'ai aussi découvert un sac à dos prototype, servant d'éclairage arrière et surtout de clignotants. La commande se fait par une sorte de sonnette attachée sur le guidon et liaison radio. Cela me paraît très intéressant, surtout la nuit ou par temps sombre.

Ainsi, pour un prix modeste, le rétroviseur de vélo améliore fortement la sécurité de circulation. C'est un troisième œil. Il devrait faire partie de la panoplie de tout cycliste qui estime primordiale sa sécurité et être mentionné en bonne place dans tous les prochains documents de l'ADAV ayant trait à la sécurité des cyclistes.

Daniel Dourlens

Complètement bouché

Selon un article de Nord éclair paru le 26 octobre sur les embouteillages, environ 31% des automobilistes ne seraient pas prêts à délaissier leur voiture pour recourir aux transports en commun, au covoiturage ou au vélo.

Cette information confirme, à mon sens, la déclaration de Peter Ustinov : « La voiture est le seul endroit au monde où des musiciens, des académiciens, des hommes politiques,

des artistes, des gens très bien deviennent des cons. »

Comme le sondage n'a probablement pas été fait sur la route, il est donc à craindre qu'il y ait un fort effet rémanent à ce phénomène et ses répercussions sur l'intelligence humaine. Si tel n'était pas le cas, les embouteillages ne perdureraient pas.

Ce sondage montre bien à quel point certaines personnes sont devenues dépendantes

de l'automobile. Elles n'arrivent même plus à envisager l'usage d'un autre type de transport. Pourtant, tôt ou tard, elles devront s'y résoudre, et si les embouteillages ne les dissuadent pas, l'augmentation, à moyen terme, du prix du pétrole finira par y arriver.

Conclusion : Pour supprimer les embouteillages, il faudrait déboucher les neurones de certains automobilistes.

Dark Vador

COMMUNIQUÉ DE PRESSE publié le 24 décembre

Droit au vélo déplore le tragique accident dont a été victime une cycliste de 12 ans le 22 décembre 2010, sur une bande cyclable du boulevard Victor Hugo à Lille. Elle a été renversée par un camion qui tournait à droite devant elle, au redémarrage du feu tricolore.

Les angles morts (zones autour du véhicule où un chauffeur de camion ou de bus n'a pas ou peu de visibilité) des véhicules lourds sont le risque majeur, impliqués dans 7 cas sur 10, des accidents graves ou mortels pour les cyclistes en ville.

Conscient du danger, Droit au vélo mène depuis de nombreuses années un combat pour réduire ce risque.

Cela passe par la conception des aménagements cyclables avec notamment la demande faite auprès des collectivités de systématiser la matérialisation de SAS-vélos* au niveau des carrefours, de manière à rendre plus visible le cycliste.

Cela passe aussi et surtout par des actions de sensibilisation auprès des cyclistes et des conducteurs. Droit au vélo a ainsi édité une fiche-conseil intitulée Vélos, camions... attention, danger de mort et est à l'initiative des autocollants apposés sur l'ensemble des bus du réseau Transpole invitant les cyclistes à ne jamais dépasser par la droite. Ces autocollants se retrouvent également sur de nombreux camions des entreprises affiliées aux principales fédérations de transporteurs de la région Nord - Pas de Calais.

Naturellement, cette communication menée par une seule association est insuffisante.

Pour éviter que ce type de tragédie ne se reproduise, Droit au vélo compte sur les pouvoirs publics pour communiquer à grande échelle sur les dangers des angles morts et, multiplier les actions de prévention auprès des routiers, comme elle le fait déjà auprès des chauffeurs de Transpole.

Cela devra s'accompagner par un développement des aménagements cyclables les plus sécurisants possibles, à la condition qu'ils soient respectés par les automobilistes qui profitent aujourd'hui du laxisme ambiant où tout un chacun considère, en toute impunité, les aménagements cyclables et les trottoirs comme des aires de stationnement contribuant ainsi à la mise en danger des usagers les plus vulnérables.

*zone exclusivement réservée aux cyclistes qui leur permet de se mettre devant les véhicules motorisés au feu rouge, leur facilitant notamment le mouvement de tourne-à-gauche.

Droit au vélo

Voie verte Dainville-Saulty

La première voie verte en asphalte du Nord-Pas-de-Calais est en construction au sud d'Arras. Cette voie verte est réalisée par le Conseil général du Pas-de-Calais, sur l'ancienne voie de chemin de fer parallèle à la nationale 25, entre Arras et Doullens.

Grâce à son revêtement en dur, elle est accessible à tous les usagers (cyclos, rollers, personnes à mobilité réduite) et par tous les temps. Cette voie verte vise une démarche « tourisme et handicap ». Des aires de repos et du fléchage sont prévus. La voie verte est sur le chemin de la véloroute de la Mémoire qui relie les champs de bataille de 14-18.

La finalisation du premier tronçon de 12 km reliant Bailleulval à Wailly est prévue au printemps 2011. Au final, il y aura 18 km entre Dainville et la frontière avec la Somme. Le tracé du second tronçon, entre Wailly et Dainville, n'est pas encore totalement finalisé à cause d'une usine classée Seveso auprès de laquelle devrait déboucher la voie verte à Dainville.



Si, en Alsace et en Aquitaine, les voies vertes en macadam sont nombreuses, trop souvent dans le Nord-Pas-de-Calais, ce sont les revêtements en stabilisé qui sont préconisés lors de la création des voies vertes. Ce type de revêtement se dégrade rapidement et est inadapté aux déplacements quotidiens. La voie verte Dainville-Saulty répond aux critères que *Droit au vélo* demande. Celle-ci respecte le cahier des charges national des voies vertes et véloroutes (largeur, revêtement, ...). *Droit au vélo* organisera une découverte de celle-ci au printemps ou pour la prochaine journée des voies vertes.

Luc Coveliers

En bref...
Le retour du Jedi
 Chassez le naturel, il revient à vélo
 J. D. ou D. V.

Vous aimez randonner ? Venez essayer la balade à vélo !

Petite balade au départ de notre club : 41 boulevard Clemenceau à Marcq-en-Barœul, histoire de découvrir autrement la campagne environnante, de se détendre, de prendre l'air, d'aller prendre un pot ensemble...

C'est ouvert à tous, membres du club ou non et c'est gratuit.

Invitation à la balade

Rendez-vous le premier dimanche du mois, avec votre vélo, pour un départ vers 14h30. Venez un peu plus tôt si votre vélo a besoin d'un petit coup de pompe ou d'un petit réglage.

Prochaine sortie le 6 février.

Dominique Binchet

tél 03 20 89 88 96

www.randonneur-club-marcquois.org

À vélo sur le PP

Droit au Vélo et l'association belge Chemins du Rail avaient organisé, ce dimanche 24 octobre, une matinée de cyclodécouverte le long de l'ancienne ligne de chemin de fer du PP (Pont-à-Marcq — Pont-de-la-Deûle). C'est par cette voie ferrée que les ouvrières (les Béghinettes) et les ouvriers de la sucrerie Béghin de Thumeries se rendaient, autrefois, à leur usine (devenue aujourd'hui TEREOS).

L'opportunité, pour les deux associations, de donner un coup de projecteur sur les voies vertes du Sucre et de la Pévèle, trop peu connues.

L'objectif était aussi de relayer les revendications des Amis du PP : la jonction des deux voies vertes par le contournement de la déchetterie de Thumeries, la réfection de la voie Nord de la Pévèle, et l'aménagement, en zone de tourisme vert, de l'ancien bassin de décantation des établissements Béghin (actuelle propriété du département).

La balade a réuni 15 participants de l'ADAV (quatre étaient partis de Lille à vélo, et onze les avaient rejoints à la gare de Templeuve), et 25 participants belges de Chemins du Rail.

Tous se sont déclarés « enchantés de la sortie », avec « une voie verte de la Pévèle, parfois très boueuse mais toujours praticable, qui sait offrir à ses promeneurs, en toute saison, des paysages magnifiques ». Quant à la voie verte du Sucre, les promeneurs belges et français ont pu constater qu'elle gardait, avec le temps, son excellent revêtement.

Lors de la pause de mi-matinée, sous le kiosque de Thumeries, Jean-Guy Landrieux, le vice-président des Amis du PP, a souligné que le conseil général du Nord avait accepté de débloquent des fonds pour la réfection et la réhabilitation de la voie verte de la Pévèle.

Une bonne nouvelle qui en a amené une autre. Les participants des trois associations ont tout de suite sympathisé, et il a été convenu, dès la fin de ce dimanche matin, lorsque les cyclistes belges montaient dans leur car afin de rentrer à Lille, d'une nouvelle journée de rencontre ADAV / Chemins du Rail / Amis du PP

Cette manifestation, programmée au printemps 2012, se fera en partenariat avec l'Office de tourisme de Mons-en-Pévèle.

La Voie Verte du PP

Le PP : ancienne ligne de chemin de fer qui reliait Pont-à-Marcq à Pont-de-la-Deûle et qui a été réaménagée en chemin de randonnées.



Liens :

<http://www.cheminsdurail.be/>

<http://lesamisdupp.online.fr/>

<http://www.droitauvelo.org/spip.php?article394>

http://www.lavoixdunord.fr/Locales/Seclin/actualite/Autour_de_Seclin/Pont_a_Marcq_et_son_pays/2010/10/28/article_francais-et-belges-ont-enfourche-leurs-v.shtml



Gérard

AGENDA



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

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.

Samedi 22 janvier à partir de 14h,
Assemblée Générale de Droit au vélo, à la MRES à Lille

Samedi 5 février,
Formation cartographie coopérative
Voir article en page 2.

Dimanche 27 février,
Salon du vélo à Marly

Du 1^{er} au 7 avril,
Semaine nationale du Développement Durable

Du 15 au 17 avril,
Congrès annuel de la FUB à Clermont Ferrand.

Samedi 21 mai,
Broc' à vélo à Arras.

Samedi 28 et dimanche 29 mai,
Fête du vélo dans plusieurs villes de la région.

Voir pré-programmation ci-contre.

Plus d'infos sur droitauvelo.org

**Les articles
pour le prochain
Heurovélo, le
n°66, doivent
nous parvenir
avant le
18 avril**

**Journal dérailleur
l'heurovélo**

l'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'association *Droit au vélo* - ADAV 23, rue Gosselet 59000 Lille.
Tél : 03 20 86 17 25 ; fax : 03 20 86 15 56

ÉVÉNEMENTS

La Fête du Vélo 2011

La fête du vélo nationale aura lieu cette année le week-end des 28 et 29 mai 2011. C'est également la date qui a été retenue pour la fête du vélo à Lille et sur la métropole lilloise.

Elle se déroulera comme depuis deux ans, à la gare Saint Sauveur avec au programme (non encore définitif) :



Le samedi

- Son habituelle *broc' à vélo*
- Des convergences de cyclistes de toute la métropole
- Un village vélo avec les stands de nos partenaires
- Des ateliers : marquage contre le vol et aide à la réparation
- Un parcours pédagogique pour les enfants
- Une opération de sensibilisation aux angles morts
- Une grande parade à vélo dans les rues de Lille
- Des animations et spectacles

Le dimanche

- Une balade à vélo
- Du marquage contre le vol, un stand de sensibilisation et des animations et spectacles dans une ville de la métropole (probablement à Tourcoing)
- Du bike polo à la gare Saint Sauveur
- ...

Pour la réussite de cet événement, n'hésitez pas à nous contacter pour vous investir à nos côtés et proposer de nouvelles idées !

Sabine Geneste

La petite annonce

Dans le cadre de la réalisation de l'affiche de la première fête du Vélo organisée à Valenciennes, je suis à la recherche de petites figurines représentant notre petite reine favorite sous toutes ses formes, avec ou sans personnages en selle, et pas forcément que des coureurs cyclistes...

Le but est d'en prendre le plus grand soin, de les photographier et de les rendre dans les plus brefs délais.

Si le cœur vous en dit, 1000 mercis de prendre contact à : sachaczerwone@gmail.com

Alter-tour 2011

L'Alter Vélo-Tour de la biodiversité cultivée se veut « une randonnée itinérante à vélo, destinée à promouvoir une agriculture non productiviste ».

Organisé depuis 2008 par l'association Alter-Campagne, il revendique être une « manifestation solidaire et respectueuse de la nature et des hommes qui la cultivent ».

L'Alter-Tour 2011 partira début juillet de Suisse (de Lausanne ou de Genève). Il descendra ensuite, à la rencontre de réalisations coopératives, le très beau Sillon Alpin : Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence, ...

Il se terminera, 5 semaines plus tard, sur le plateau du Larzac.

Liens et contact :

<http://www.altercampagne.net>

<http://www.altertour.net>

alter.tour@yahoo.com

Gérard

Vélorution universelle

En 2011, Paris s'offre une nouvelle bouffée d'air pur et de bonheur en accueillant sa deuxième Masse Critique Universelle !.

*Les
Vélorutionnaires
de juillet 2010
aux abords de
l'Arc de
Triomphe*



Pendant trois jours de fête, des cyclistes du monde entier se retrouveront à nouveau afin de célébrer, dans la joie de vivre, le plaisir de circuler à vélo sans contrainte.

Rendez-vous donc les 1^{er}, 2 et 3 juillet 2011. Et remettons le couvert ..."

Pour retrouver ce texte (et bien d'autres écrits et illustrations sur la V.U.) :

<http://velorutionuniverselle.org/articles>

Gérard

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 : Laurent Libessart (p.1).
Relecteurs : Catherine Bécart, Hervé de Cagny et Aude Vanmansart.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Dominique Binchet, Jean-Pierre Castier, Benoît Cousin, Luc Coveliens, Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Sabine Geneste, Frédéric Héran, Olivier Jandot,

Denis Lefebvre, Alain Legrand, Simon Lemaire, Olivier Leman, Bruno Macke, Philippe Pary, Christophe Tilmant, Sébastien Torro-Tokodi, Gérard Vahé, Bernard Vandenburg.

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 nous contacter avant de vous déplacer.

