



Journal détailléur l'heure vélo

Janvier 2012

n°68

18 février
**ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE
À ARRAS**

Programme en dernière page

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

ATELIER P2

Un nouveau local

Réseau l'Heureux cyclage

ÉDITORIAL P3

Concours photo

Écomobilité scolaire

DOSSIER P4

Le vélo en Europe

V'LILLE P6

Le succès se confirme

Paroles d'usagers

ANTENNES P8

Opérations éclairage en région

Bailleul

Histoire de DSC à Béthune

Retour sur Val'en cycles

OPINION P10

Verbaliser les cyclistes

SOCIÉTÉ P11

Marseille

Un chemin oublié

Logique et presque immoral

L'ADAV Y ÉTAIT P12

Antennes

Institutions

ÉPISTOLAIRE P19

AGENDA P20



Un nouveau local pour l'atelier vélo de l'ADAV

Les années passent depuis le premier atelier vélo de l'ADAV « l'aide à l'entretien et aux petites réparations » en 2006, mais l'activité perdure et ne connaît pas la crise, bien au contraire, une croissance de son activité à faire rêver une entreprise du CAC 40 ! Trêve de plaisanterie, intéressons-nous de plus près à ces petites mains « dans l'cambouis »...

En effet, pour rappel, en janvier 2010 nous faisons le bilan de l'atelier vélo nouvelle formule (cf. l'Heurovélo n°62) suite au passage d'un atelier par mois à la MRES (le 1er samedi du mois) à deux ateliers par mois (le 3^e mardi du mois) au foyer Béthanie avec également la promesse de l'attribution d'un local pour l'atelier par la mairie de Lille notamment face au constat du triplement de la fréquentation de l'atelier. Malheureusement, les délais d'aménagement d'un des locaux de la municipalité se rallongeant sans cesse, des bénévoles ont cherché d'autres pistes pour concrétiser l'atelier dans des délais raisonnables. Un an et demi plus tard, un local en location a été repéré. Désormais, depuis le 26 septembre 2011, l'ADAV a inauguré son atelier vélo permanent au 62 rue de Wazemmes à Lille en lieu et place d'une ancienne visserie.

Fonctionnement

Il s'agit d'un local clos d'une vingtaine de m² au sein d'un grand hangar où l'on dispose d'une cinquantaine de m² supplémentaires. Le local clos nous permet de stocker le matériel, l'outillage, les établis, les pièces recyclées de vélos, et l'espace ouvert dans le hangar facilite la réparation des vélos des cyclistes qui viennent nous rendre visite. Le fonctionnement reste sensiblement le même : des bénévoles (une vingtaine) aident les cyclistes à réparer et entretenir les vélos, l'inscription préalable est conseillée, le prix libre en vigueur pour les pièces d'occasion, le prix fixe pour les pièces d'usures courantes (câble, gaine, ampoules...), l'adhésion, non obligatoire, est conseillée mais ce qui diffère désormais c'est l'ouverture chaque semaine : tous les mardis de 18h30 à 20h30 et le 1^{er} samedi du mois de 10h à 12h. Les activités se sont enrichies : en plus du marquage, de la réparation et l'entretien des vélos, nous récupérons désormais les pièces détachées et les vélos à recycler. En effet, cette activité permet avant tout de répondre aux besoins des cyclistes qui roulent souvent avec des vieux vélos dont les pièces d'origine sont rarement vendues au détail chez les marchands voire plus du tout. Par conséquent, le réemploi permet à la fois de rendre un service à l'usager en prolongeant la durée de vie du vélo et de réduire le volume de déchets soi-disant « usagés » ; bref, le cycle du réemploi au service d'un autre cycle...

Également, plusieurs sessions de formation sont proposées aux bénévoles ou aux adhérents pour comprendre et apprendre la mécanique du vélo et son entretien à travers des sessions pratiques de réparation ou de démontage de vélos qui n'attendent plus qu'une seconde vie.

Quel bilan retenir de ces 3 derniers mois ?

Quantitativement

Doublement positif ! Le passage de deux à cinq ateliers par mois s'est accompagné d'une augmentation de la fréquentation mensuelle :

en 3 mois, 223 personnes pour 16 ateliers, soit en moyenne 14 personnes par atelier. En comparaison, de janvier 2010 à juin 2011 : 18 mois, 644 personnes pour 33 ateliers soit en moyenne 19 personnes par atelier.

Du point de vue « financier » sur ces 3 derniers mois : en moyenne 80 % des cyclistes qui passent à l'atelier ne sont pas adhérents, 2 à 3 nouvelles adhésions (ou de renouvellement d'adhésions) s'effectuent lors de l'atelier et le montant des dons s'élève en moyenne à 10 euros par atelier. On retrouve donc cette corrélation entre le nombre d'ouvertures de l'atelier vélo et le nombre de participants (cf. encart sur l'Heureux cyclage). On observe une baisse moyenne du nombre de personnes par atelier, ce qui facilite le fonctionnement de l'atelier et allège les bénévoles ! Cependant, trois mois c'est une période un peu courte pour établir un bilan mais néanmoins une tendance se dessine.

Qualitativement

Une activité riche en échanges, rencontres, transmissions de savoir, générosité, autant de contributions qui encouragent à l'autonomie de chacun. Une activité pauvre en déchets, en échange financier, en enrichissement du PIB...

Tendance et perspectives

Le nombre d'ouverture par semaine de l'atelier vélo

À l'heure actuelle, l'ouverture de l'atelier dépend de la disponibilité des bénévoles. Comme nous avons pu le constater, plus le local est ouvert et plus il y a de participants mais avec un nombre plus réduit par atelier ce qui nécessite un nombre plus réduit de bénévoles par atelier. L'augmentation du nombre d'ouvertures par semaine est donc un aspect qui évoluera peut-être dès 2012. De nombreuses sollicitations de partenariats ces 3 derniers mois. Il y a eu notamment 4 ½ journées d'ateliers supplémentaires, le jeudi, à destination d'un foyer de réinsertion de Wambrechies. Il s'agissait d'aider à entretenir et réparer les vélos d'un groupe de 5 à 6 personnes d'âges différents en réinsertion. Également, il est d'ores et déjà prévu 3 ½ journées d'atelier délocalisé à l'IME la Roseraie à Lille Sud en janvier, à destination d'un groupe de 5 à 10 personnes déficientes mentalement. En contrepartie, l'IME mettra à disposition de l'ADAV leurs créations de « chars » et charrettes à vélos pour les différentes manifestations telles que la fête du vélo. Enfin, d'autres sollicitations sont à étudier : groupes d'étudiants d'Infocom pour une maison de quartier, ateliers supplémentaires durant la semaine du développement durable, foyer de réinsertion etc. La demande semble de plus en plus importante mais le bénévolat a tout de même ses limites en termes de temps et de moyens.

Bien évidemment, tout ceci ne fonctionnerait pas sans vous et sans la vingtaine de bénévoles, alors si vous avez un peu de temps à donner pour nous aider sur place, distribuer les « flyers » ou bien offrir des pièces de vélos ou des vélos à réparer, n'hésitez pas à venir nous rencontrer à l'atelier au 62 rue de Wazemmes.

Guillaume Flament

Rencontres du réseau francophone des ateliers vélo : l'ADAV y était.

Du 20 au 23 octobre a eu lieu à Namur la 4^e rencontre des ateliers vélo de France et de Belgique. Cet événement annuel a été l'occasion de conforter le réseau français « l'Heureux cyclage » en plein développement et de créer officiellement le réseau belge « l'heureux cyclage.be ». Le programme était constitué de journées de formation, de visites d'ateliers, de plénière et de fête évidemment

Difficile de résumer cette rencontre en quelques lignes, je vous invite donc à consulter le site internet pour en savoir plus :

<http://www.heureux-cyclage.org>

Néanmoins, pour l'essentiel la création du réseau il y a quatre ans a permis de mettre en évidence

une très grande richesse et diversité d'ateliers vélo dans leur fonctionnement, leur organisation et statut mais avec des objectifs communs : transmission de savoir-faire, recyclage et pratique du vélo.

Cette nouvelle visibilité de l'activité de la réparation a permis de faciliter la création de nouveaux ateliers en France notamment par l'échange d'expériences. C'est un réseau à but non lucratif mais qui permet à certains ateliers d'être autonomes financièrement grâce aux adhérents à l'atelier et à la vente de vélos remis en état de fonctionnement. Un panorama statistique sur les ateliers vélo du réseau en France a été réalisé en 2010. Il apporte de nombreuses in-

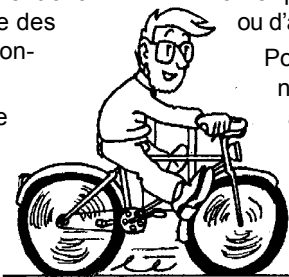
formations sur l'activité des ateliers : croissance exponentielle du nombre de créations d'atelier, un statut majoritairement associatif, une surface moyenne de l'atelier de 200 m² (stockage, atelier, bureau), des vélos recyclés issus de dons, les deux tiers des ateliers ont au moins un salarié, mais aussi l'origine « sociale » du public, les conditions tarifaires d'accès, la nature des contrats de travail l'évolution du nombre d'adhésions etc. Autant d'informations indispensables pour aider au lancement d'un atelier. Ces informations sont téléchargeables sur le site ou la version papier consultable à l'atelier vélo. L'ADAV ne fait pas encore partie du réseau de l'Heureux cyclage, c'est un sujet prévu à l'ordre du jour en 2012.

2012, DROIT AU VÉLO - ADAV : ASSOCIATION RÉGIONALE

L'année qui s'ouvre marque notre implantation forte en région Nord – Pas-de-Calais avec des antennes locales (Arras, Béthune, Dunkerque, Hazebrouck, Lens, Valenciennes) de plus en plus nombreuses et dynamiques qui renforcent le nombre toujours croissant de nos adhérents. Elles participent activement à la reconnaissance de l'association Droit au vélo par l'ensemble des institutions régionales et contribuent ainsi à son rayonnement.

Le pôle info-déplacements évolue et devient un centre de ressources régional sur l'écomobilité pour mettre en œuvre et animer un réseau de porteurs de projet d'écomobilité scolaire et travailler avec les collectivités à l'intégration des questions de mobilité dans leurs plans climat.

Chemin faisant, l'ensemble des grands pôles urbains et économiques de la région se dotent d'une représentation de l'ADAV.



Chaque ville a ses problématiques, l'équipe du conseil d'administration et des salariés est toujours présente pour assurer la cohérence des projets à l'échelle du territoire et accompagner nos correspondants locaux dans les démarches qu'ils initient.

Les expériences européennes relatées dans ce journal donneront, à n'en pas douter, des idées pour des solutions originales d'aménagements ou d'actions à proposer à nos différents partenaires institutionnels.

Pour marquer cette forte implantation en région nous tiendrons notre assemblée générale à Arras le samedi 18 février 2012 à 14h30.

Merci pour votre participation active et réalisons ensemble – nous sommes 1 679 adhérents au 31 décembre 2011 – une année 2012, digne des 30 ans de l'association Droit au vélo.

Au nom du conseil d'administration et de l'équipe salariée, nous vous souhaitons nos meilleurs vœux...

Étienne Forest

Droit au vélo recherche des bénévoles pour l'organisation d'un concours photo

Pour fêter les 30 ans de l'ADAV en 2012, nous souhaitons organiser un concours photo ouvert à tous. Mais, pour préparer ce concours, nous avons besoin de votre aide.

Vous êtes intéressé par la photo ? Vous êtes intéressé par le vélo ? Vous avez souvent de bonnes idées (ou des idées farfelues) ? Vous êtes organisé ? Ou même tout cela à la fois ? Alors n'hésitez plus, organisez un concours photo sur le thème du vélo, avec Droit au vélo !

Voici les premiers éléments : lancement de la communication début mars, pour une réception et sélection des photos début mai, puis préparation d'une exposition des plus belles photos pour la fête du vélo les 2 et 3 juin 2012. Le thème ? Quelque chose autour du vélo comme moyen de transport (enfants, marchandises...). Si vous avez des idées (folles de préférence) pour inspirer les photographes, elles seront les bienvenues.

Pour plus de renseignements, vous pouvez me contacter à : junie.beaujean@droitauvelo.org ou au 03 20 86 17 25.

Une première réunion aura lieu prochainement pour rassembler les idées et préparer la communication.

Merci d'avance pour votre participation.

Junie Beaujean

Sans aucune agressivité

Suite à l'article du journal « 20 Minutes » du 31 août 2011 et dont le titre est « Le vélo, arme anti-crise », je tiens à préciser que le vélo n'est pas une arme anti-crise mais un bouclier anti-crise.

Signé l'un des plus agressifs des cyclistes de l'ADAV
Dark Vador

Droit au vélo et les actions d'écomobilité scolaire

Depuis 2006, l'association s'est engagée dans l'accompagnement des démarches d'écomobilité scolaire. À ce jour, plusieurs actions ont été mises en place sur le territoire de Lille Métropole, portées par différents types d'acteurs.

Les parents d'élèves

Relais incontournables, ils sont ceux sur qui repose principalement la pérennité de l'action. L'expérience la plus notable est celle de l'école Pasteur à Lille Centre, initiée au printemps 2007 suite à une présentation qui avait pour objectif premier de développer un pédibus ! Finalement, les parents intéressés ont affiché leur préférence pour un vélobus, en raison du gain de temps et du fait qu'ils pouvaient ensuite continuer leur déplacement vers le travail à vélo. Aujourd'hui encore, une quinzaine d'enfants se rendent quotidiennement à l'école à vélo, qu'il neige, qu'il vente, qu'il pleuve, ou même qu'il fasse beau !



L'équipe enseignante

Contactés par une directrice d'un groupe

scolaire du quartier de Fives, nous avons présenté la méthodologie en fin d'année 2010. Quelques mois plus tard, suite à plusieurs rencontres avec les parents pour identifier les parcours en fonction des lieux d'habitation, deux lignes ont vu le jour à la rentrée scolaire de septembre. Là aussi, près d'une quinzaine d'enfants y participent régulièrement. Les parents prenant part régulièrement à l'animation des lignes se sont, à plusieurs reprises déjà, prêtés au jeu de former d'autres parents intéressés, grâce à l'implication de l'équipe enseignante qui a perçu l'intérêt d'intégrer la démarche à son projet pédagogique lié à sa participation au réseau des « éco-écoles », en partenariat avec l'ADEME et l'Éducation Nationale.

Les collectivités

Récemment, et à notre grande surprise, la Ville de Wasquehal – qui n'avait jusqu'à présent pas affiché de réelles ambitions pour le développement du vélo utilitaire sur son territoire – a décidé, sous l'impulsion d'une équipe d'éducateurs sportifs soutenus par le premier adjoint, de réaliser un véritable système de vélobus élargi à l'ensemble des écoles de la

ville. Une cinquantaine d'enfants bénéficient au quotidien de l'accompagnement des agents volontaires depuis le lancement, à la dernière rentrée de septembre. À terme, le souhait est que les parents reprennent l'organisation et le suivi des lignes, l' élu s'étant toutefois engagé à poursuivre l'opération tant que ce ne serait pas le cas.

Ces différents types d'expériences nous rappellent une fois de plus qu'il n'existe décidément pas de recette unique pour développer de telles actions, et qu'à chaque situation correspond un mode opératoire. Cependant, leur valorisation nous permet d'en démontrer l'efficacité à partir du moment où les ingrédients sont réunis pour les inscrire dans la durée. Notre projet est qu'à courte échéance, qui s'inscrit dans le cadre des actions développées par notre centre de ressources en écomobilité que nous animons en partenariat avec l'ADEME et la Région, nous soyons en mesure de démultiplier ces démarches sur l'ensemble du territoire régional, en nous appuyant sur les différents réseaux locaux dont nous avons connaissance.

Sébastien Torro-Tokodi
Chargé de mission

L'Europe du vélo

Lille - Bruxelles, 38 minutes. Ajoutez quelques coups de pédale et vous y voilà. L'Europe. Rond-point Schuman, la Commission impo-
sante, le Conseil tout en sobriété et en deux minutes de descente : le Parlement. Autour de ces trois institutions gravitent nombre de
représentations et ONG en tout genre ; de l'association des producteurs de tomates cerises au groupement des personnes atteintes
de troubles auditifs en passant bien sûr par la fédération européenne des cyclistes (ECF : European Cyclists' Federation).

Une fédération européenne des cyclistes, c'est bien ça ! Il faudrait que l'ADAV en soit membre, non ? Bonne nouvelle, c'est déjà le cas. Merci la FUB.



La politique vélo de l'Union européenne

Le vélo n'est-il pas une question locale ?

Remarque récurrente même parmi les cyclistes, ne serait-ce pas les autorités locales qui devraient avant tout s'en occuper, puisque ce sont elles qui la mettent en œuvre ?

Il est certain qu'en matière de gestion de la mobilité, l'échelle d'une agglomération semble être la plus à même pour mettre en place des politiques de déplacements. La volonté politique au niveau local peut significativement transformer la qualité de vie en ville.

On ne parle pas ici d'envoyer des technocrates bruxellois dessiner des bandes cyclables sur la rue Gambetta.

Le vélo est aussi une question européenne et cela pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, les villes européennes ont beau être différentes (et les Européens aussi), elles font face à des difficultés similaires (congestion, pollution, population en manque d'activité physique) pour lesquelles des solutions communes peuvent être trouvées. De plus les autorités européennes ont les moyens de promouvoir la pratique du vélo, au travers des fonds européens distribués, mais également en évaluant et permettant la diffusion des bonnes pratiques. La législation européenne grâce à une vision plus large peut permettre d'apporter des solutions.

Quelles sont les actions des autorités européennes ?

On le sait, le vélo peut s'inscrire dans des politiques diverses ; le transport bien sûr mais également la santé, le tourisme, l'éducation et pourquoi pas la recherche.

À ce jour c'est sur la question de l'activité physique que la Commission européenne s'est montrée la plus enjointe à promouvoir le vélo (Dans le livre blanc sur la lutte contre l'obésité). À l'opposé le récent plan d'actions sur la mobilité urbaine est plutôt frileux sur le thème du changement de la voiture particulière vers les modes de transport actifs tels que le vélo ou la marche. Pour atteindre ses objectifs en matière de réduction de CO₂, par exemple, la Commission table plus sur une amélioration des performances et des technologies que sur un transfert modal.

Le Comité économique et social européen a également insisté de façon plus intense que la Commission sur la nécessité d'une promotion au niveau européen du vélo comme moyen de transport au quotidien. (TEN/276: "Transport dans les zones urbaines et métropolitaines" et TEN/277: "Promotion du transport transfrontalier à vélo")

Le Parlement quant à lui a voté une résolution enjoignant à « doubler la part de la marche et du vélo ». Bonne nouvelle certes, mais sans date butoir ou mesure concrète la réalisation n'en est que plus hypothétique.

Que pourrait faire l'Europe ?

Changer l'image du vélo. En effet le frein principal à l'accroissement de la part du cyclisme en ville est sa mauvaise réputation (trop dangereux, trop lent, trop fatigant...). Or il n'en est rien, les chiffres le prouvent : il est beaucoup plus risqué de mener une vie sédentaire que de circuler à vélo ; pour les trajets urbains inférieurs à 5 km le vélo est le plus rapide. Par conséquent des gestes simples tels que des actions de communication auprès des autorités locales et des populations seraient particulièrement bienvenus et très certainement efficaces. Collecter et analyser les données. Pour pouvoir détecter et comprendre les actions efficaces, il est nécessaire de disposer d'informations précises et à jour. Il est donc important de supporter la recherche dans le domaine des transports actifs et de permettre l'accessibilité à ces données. Organiser la diffusion de l'information. Disséminer la bonne parole grâce par exemple à la mise en place de relais locaux mais également de réseaux et d'experts conseils, référents potentiels en politiques de transport, d'aménagements urbains, de santé.

La mise en place d'actions concrètes telles que la création d'un référent vélo au niveau européen au sein de la Direction générale chargée de la mobilité serait également une grande avancée. Ainsi il serait plus facile de coordonner les efforts et de faire circuler l'information. S'agissant du financement, ECF milite pour un budget vélo représentant 10 % de celui des transport (0,7% aujourd'hui).

Qui sont les cyclistes européens ?

Les membres de l'ECF ne sont pas restreints à l'UE. ECF a 65 membres dans près de 40 pays. Les associations européennes sont très différentes par leur forme, leur fonctionnement et leurs objectifs. Elles sont le reflet de l'importance de la pratique du vélo et du modèle associatif de chaque pays. La plupart des membres de ECF sont des associations nationales. La France fait figure d'exception avec la FUB qui n'est pas une association d'utilisateurs mais une fédération. C'est également le cas en Espagne. On remarque aussi des disparités quant à l'organisation des structures. Les pays de l'Europe du sud ont également des organisations fondées sur le bénévolat et possèdent très peu de salariés. Aucun pour la FIAB en Italie par exemple quand l'ADFC allemande emploie plus de 70 personnes au niveau national ; chaque Land possédant au moins une section locale pouvant également employer un ou plusieurs salariés. En Europe de l'est, le Kerékpárosklub hongrois emploie cinq salariés.

Du point de vue du lobbyiste bruxellois, cette professionnalisation est très bénéfique au développement du dialogue avec les autorités. Des membres forts sont également des partenaires potentiels dans des projets subventionnés par l'UE.

Quel rôle pour les associations locales et nationales au plan européen ?

L'Europe ne se résume pas à Bruxelles, c'est un continent. Les députés européens sont élus au suffrage universel et sont donc attentifs à la voix de leurs électeurs. Le Conseil se compose des représentants des pays membres qui eux non plus ne font pas la sourde oreille aux revendications de leurs ouailles. Le travail de ECF à Bruxelles est certes important, essentiel même mais il ne se fera pas sans l'appui des groupes locaux et des individus qui les composent. La prochaine assemblée générale se déroulera à Vienne [Autriche, France?] au mois de mars.

Pour toute information supplémentaire n'hésitez pas à visiter ecf.com (en anglais mais avec une traduction automatique disponible) ou contacter c.mispelon@ecf.com.

Chloé Mispelon

Chargée de communication à l'ECF

J'ai appris à faire du vélo aux Pays-Bas

Je m'appelle Lucie, j'ai 6 ans et j'ai appris à me passer de mes roulettes aux Pays-Bas. Bien sûr, comme mes copains, j'avais débuté en France, dans le parc au bout de ma rue, aidée par maman qui se cassait le dos en me donnant de l'assurance. Et puis nous sommes partis en vacances pour la deuxième, non, troisième fois aux Pays-Bas et là j'ai pu montrer l'étendue de mes talents : adieu les roulettes, à moi la liberté, sur les routes cyclables, où les plus grands me respectent et veillent sur moi et où les voitures me laissent la priorité aux intersections. Je dois vous dire que la première expérience cycliste hollandaise pour mes parents avait été une révélation : la voiture qui s'arrête au rond-point pour laisser la priorité au vélo a été un vrai choc culturel. Eh oui, le plus fort (la voiture) doit laisser la priorité au plus faible (le cycliste). Et pourquoi sommes-nous conditionnés autrement, habitués à laisser la place au plus imposant, nous les Français ? Je rêve d'aller à l'école à vélo comme les petits Hollandais, où ma monture m'attendrait en sécurité dans le parking vélos, je rêve de pouvoir rouler dans ma ville en toute sécurité. En attendant ce jour,



je retourne régulièrement m'entraîner aux Pays-Bas, sur les pistes bitumées qui côtoient les pistes de sable pour les balades équestres. Je visite les villes, où inévitablement la gare accueille un immense parking rempli non pas de voitures mais de vélos, où les rues commerçantes sont systématiquement piétonnes, et où les gens font leurs courses à vélo (d'ailleurs parfois les parkings de supermarchés sont payants pour les voitures). Partout je trouve des panneaux de signalisation qui m'orientent vers les villes alentour avec l'indication de la distance à parcourir. Bref, tout est pensé pour que le vélo ait son propre réseau routier, indépendant, qui croise parfois le réseau automobile mais a bien souvent la priorité. Alors, j'espère que vous comprenez pourquoi mes parents ont préféré m'apprendre à faire du vélo comme une grande, en Hollande plutôt qu'en France, et si vous ne comprenez pas, je vous invite à aller vous rendre compte par vous-même. Il y a tant de jolies villes, d'espaces naturels préservés, de paysages différents que je n'en ai pas encore fait le tour : vous savez quoi ? Aux prochaines grandes vacances, j'y retourne !

Lucie - Tourcoing

En vacances l'été dernier à Berlin, j'ai découvert la ville à vélo à raison de 35 km par jour, sur des pistes cyclables nombreuses, variées et qui mènent loin du centre-ville ; une semaine inoubliable ! il existe même un tour cyclable de 180 km sur les traces de l'ancien mur que je compte réaliser un de ces jours...

M. Leman

Hambourg, un vrai réseau... et de la discipline

Hambourg, entièrement rasée pendant la seconde guerre mondiale, a été reconstruite en laissant de larges espaces entre les immeubles, au cas où... Donc ici, il n'est pas nécessaire de pousser les murs pour créer les voies cyclables. Le plus souvent, ce sont des bandes intégrées au trottoir, un revêtement différent délimitant les zones réservées aux cyclistes. J'ai écrit « réservées », pas « autorisées » ! Malheur aux piétons distraits qui s'y égarent, même ceux qui ne maîtrisent pas parfaitement la langue de Goethe n'ont aucun mal à comprendre le sens général des propos qui leur sont adressés par les cyclistes. Car il y en a ! Et beaucoup ! Et pressés ! C'est un mode de déplacement, pas seulement une activité de loisir.

Le problème est de trouver un emplacement libre pour attacher son vélo. Car, bien que des arceaux soient prévus en grand nombre, pratiquement en continu dans toutes les rues, les emplacements sont pratiquement tous occupés, souvent par plusieurs vélos. En y regardant de plus près, beaucoup semblent abandonnés : rouille importante, absence de chaîne, de selle ou de pédales, roues pliées ou manquantes. Peut-être un peu de ménage à faire ?

La cohabitation avec les automobiles se passe plutôt bien, les grands espaces déjà mentionnés la permettent. Et aussi, très certainement, un grand respect du code de la route de la part de chacun, notamment aux feux tricolores, aux carrefours. Ça fait un peu rêver...

H. de Cagny

L'ennemi des cyclistes de Cracovie est le Tram



Surtout ses rails ! À chaque carrefour, il faut être vigilant pour ne pas coincer sa roue entre ces fameux rails, qui vous donneront une chute presque assurée. J'ai bien failli me retrouver à terre alors qu'une grosse voiture allemande me dépassait, je ne vous fais pas un dessin si j'étais tombé juste à ce moment.

De plus, étant donné l'espace entre les voies de tram, partagées en général par tous les moyens de locomotion (pas de voies dédiées, pas de place) rouler à droite des rails serait trop dangereux, car vous seriez bloqué dans une bande de 50 cm de large entre trottoir et rails. Mieux vaut rouler entre les deux rails, mais à vitesse soutenue, car le tram arrivant par derrière, vous ne pouvez plus vous rabattre, au risque là encore de coincer la roue dans le rail que vous voudriez traverser.

Un point positif quand même dans ces rues polonaises :

Malgré un code de la route pas très bien respecté, les vélos, eux, le sont, et quel plaisir quand malgré une circulation dense, une rue complètement cabossée, la voiture de derrière ne vous double que quand il n'y a personne en face, et en prenant vraiment large. Les voitures ont du mal à s'arrêter au feu rouge, mais il n'est pas rare qu'elles s'arrêtent au vert pour laisser passer un piéton ou un cycliste !

En résumé, les rues des villes polonaises sont soit défoncées, soit en travaux, entrecoupées de rails dans tous les sens, mais on vous respecte !

Benoit Cierniak

Succès confirmé pour le V'lille !

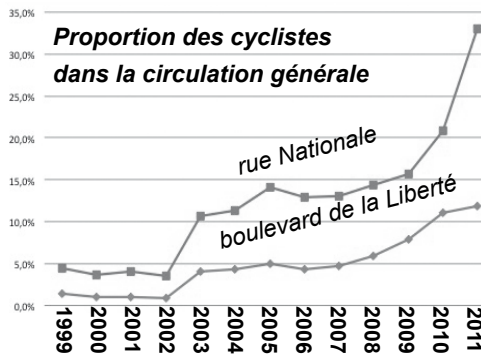
Attendu depuis les mises en place successives du Vélo'v à Lyon en 2005 puis du Vélib' à Paris en 2007, les Lillois commencent à s'impatienter de ne pas voir arriver le V'lille, qu'ils avaient baptisé ainsi bien avant l'officialisation du nom par Martine Aubry. La métropole lilloise était la dernière grande agglomération (1,2 million d'habitants) à ne pas être équipée d'un système de location de vélos.

Pour s'affranchir de la publicité, Lille Métropole a choisi d'attendre 2011 et le renouvellement de sa délégation de service public qui gère les transports en commun pour y intégrer un service de location de vélos.

Autant dire que l'attente était grande parmi le public. Lancé en ouverture de la dernière Semaine européenne de la mobilité, le 16 septembre 2011, le système V'lille de VLS (Vélo en Libre Service) a littéralement été pris d'assaut et contribue depuis à renforcer significativement la visibilité du vélo dans les rues de la capitale des Flandres. **Atteignant très vite une moyenne de rotation proche des 10 utilisations par vélo et par jour, son succès n'est plus à démontrer.** Avec la période hivernale et un mois de décembre particulièrement pluvieux, la moyenne de la rotation est aujourd'hui de 7.4 (elle était encore de 8,5 en décembre).

Quel est maintenant l'impact du système sur l'utilisation du vélo en général ?

Pour y répondre, Droit au vélo peut se baser sur les relevés des comptages mensuels qu'elle réalise depuis 1999 à l'intersection de deux axes emblématiques du centre-ville : la rue Nationale et le boulevard de la Liberté :



Nous assistons à une explosion sans précédent du nombre de déplacements à vélo sur cet axe. Tous nos records ont été pulvérisés ces derniers mois. Alors que nous stagnions aux alentours des 150 passages maximum par heure rue Nationale en période faste (mois de mai, juin, septembre et octobre), nous dépassons aujourd'hui allègrement la barre des 200 passages avec : 231 passages le 21 septembre, 284 passages le 19 octobre et 227 passages le 16 novembre.

La part des V'lille représente de 25% à 35% de l'ensemble du trafic cycliste. L'augmentation est également sensible pour le nombre des vélos personnels. Le rôle moteur du V'lille semble donc bien conforter de nouveaux utilisateurs à l'utilisation du vélo, V'lille ou personnel. Rapporté au nombre de voitures - nous disposons des comptages auto de Lille Métropole - **le vélo représenterait actuellement 33 % de part modale sur la rue Nationale (moins de 5 % en 1999) et 12 % sur boulevard de la Liberté (moins de 1 % en 1999) !** Pour rappel la dernière enquête ménage estimait à 2 % la pratique du vélo à Lille. Nos relevés montrent une corrélation très nette entre chaque augmentation de la pratique du vélo et les mesures prises depuis ces dix dernières années pour limiter la place de la voiture dans Lille : création de couloirs bus+vélo sur le boulevard de la Liberté au détriment d'une 4 voies à sens unique, réalisation du parc JB-Lebas à la place d'un parking sauvage de 1 000 places...

Ces progressions nous apportent la certitude **qu'une politique favorable à l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle, accompagnée d'aménagements spécifiques quand cela est nécessaire pour les vélos, donne de bons résultats.** La Ville de Lille et les services de Lille Métropole travaillent en étroite collaboration avec notre association depuis plusieurs années pour favoriser l'usage du vélo en ville : aménagements cyclables, stationnement sécurisé des vélos, communication... en même temps qu'elle développe une

La variété de l'offre V'lille

Vélo en libre service :

2000 vélos et 210 stations en libre service sont progressivement déployés sur deux poches autour de : Lille - Villeneuve d'Ascq, et Roubaix - Tourcoing, soit 12 communes concernées. L'offre est pour l'instant limitée à Lille et à quelques communes périphériques, soit 110 stations. Il faudra attendre septembre 2012 pour le déploiement complet de l'offre avec 100 nouvelles stations.

Vélo en location longue durée :

Actuellement 3000 vélos de ville sont disponibles et à terme 8 000 vélos dont 10% de vélos pliants et 5% de vélos électriques à partir de septembre 2012.

4 maisons du vélo à Lille et Tourcoing en 2011, Roubaix et Villeneuve d'Ascq en avril 2012.

9 parkings vélos humanisés de type Vélopoles sur les pôles multimodaux.

28 abris à vélo automatisés pour le rabattement vers les principaux axes lourds de transport en commun à partir de septembre 2012.

1 000 arceaux aux principaux arrêts de TC en 2012.

politique coercitive à l'égard de la voiture (suppression de places de stationnement, réduction du nombre de voies de circulation, remises à double sens de certains axes majeurs, requalification de places...). **Cette politique structurelle porte aujourd'hui ses fruits même s'il reste encore énormément de travail pour rattraper une ville comme Strasbourg ou plus simplement nos voisins flamands Gand et Courtrai.**

Autres indicateurs, l'atelier d'aide à la réparation que nous organisons depuis plusieurs années ne désemplit pas et, d'une fréquence mensuelle à sa création en 2006, nous sommes passés à cinq rendez-vous par mois depuis la rentrée de septembre. Le nombre de participants a quintuplé, se stabilisant à une vingtaine par session. De même, les vélocistes spécialisés dans le vélo urbain refont également leur apparition depuis quelques années, offrant un choix plus large de vélos et d'équipements disponibles. De leurs propres aveux ces commerces réalisent des chiffres d'affaires supérieurs à ceux espérés lors de leur création témoignant de la vitalité et du renouveau du marché du vélo urbain.

Le succès du VLS doit maintenant être confirmé par celui du service de location de Vélo en Longue Durée (VLD) qui constitue la majorité de l'offre V'lille mais qui n'a malheureusement pas bénéficié de la même couverture médiatique que le VLS. Plus de 900 VLD sont pour l'instant attribués sur les 3 000 aujourd'hui disponibles pour la somme imbattable de 36 € à l'année. Mais leur mode d'attribution reste encore limité, et une certaine confusion réside entre les deux systèmes. Quoi qu'il en soit, l'offre de VLD répond à un besoin évident et permet d'irriguer l'ensemble de la métropole. Une communication spécifique sera prochainement mise en œuvre en ciblant les universités et les territoires non desservis par le VLS.

En conclusion, Droit au vélo, largement consulté par Kéolis, gestionnaire du réseau des transports en commun (Transpole) et responsable du service, ne peut que se satisfaire de l'offre V'lille. La mise en service de la deuxième poche de VLS sur Roubaix-Tourcoing à partir d'avril 2012 permettra de mesurer si le succès se confirme dans un territoire, lui, pour l'instant beaucoup moins favorable au vélo...

Michel Anceau et Sébastien Torro-Tokodi

1 : nous organisons début 2008 une conférence pour voir comment ce service pourrait s'implanter à Lille, et le nom de V'lille avait déjà été évoqué par l'assemblée des participants.

Le V'lille en quelques chiffres

. 11 728 abonnés à l'année, soit 73 % des locations
 80 000 abonnés 1 jour et 7 jours
 726 000 locations (16 septembre – 2 janvier)
 7 487 locations / jour depuis le lancement en moyenne
 7.4 locations / vélo / jour, en moyenne
 80 % des abonnés VLS < 35 ans
 55 % des abonnés VLD < 35 ans

Les V'lille sont assemblés à Lille par le groupe Oxylane (Décathlon). Il s'agit en fait de dérivés de l'Elops 7 (élu vélo de ville de l'année 2012) de B'twin dont voici les principales caractéristiques :

	VLS	VLD
poids	24,5 kg	21 kg
vitesse	3 dans le moyeu	3 dans le moyeu
freins	tambour	v'brake
éclairage	dynamo moyeu et feux à leds	dynamo moyeu et feux à leds
équipements	- tige de selle graduée - panier à l'avant - « antivol » spirale pour arrêt minute	- tige de selle graduée - panier avant amovible - antivol en U + cadenas étrier sur la roue arrière - porte-bagages arrière



Paroles d'usagers sur le V'lille

Trois mois après le lancement en fanfare du Vélo en libre-service (VLS), L'Heurovélo fait un premier bilan auprès des usagers du V'lille.

J'avais choisi de démarrer cette enquête dans une des stations les plus éloignées du réseau, la station Mont-de-Terre à Hellemmes, l'une des trois communes de la métropole à bénéficier du VLS (avec Lille et Mons-en-Barœul). Il est huit heures du matin lorsque j'arrive à la station, le temps est doux mais il crachine légèrement. Sur un parc de 18 vélos, 6 sont déjà partis. Au bout de cinq minutes, un jeune homme sort d'un immeuble tout proche et s'apprête à prendre un vélo. Il est pressé mais il a le temps de dire qu'il utilise le V'lille pour se rendre au métro Hellemmes (mairie) situé à près de deux kilomètres de son appartement et qu'il gagne dix minutes sur son temps de déplacement.

Cinq minutes plus tard, un homme, 46 ans, maître de conférences au CHR, tapote son code sur la borne. Lui aussi va chercher le métro à Fives à bicyclette et gagne dix minutes sur son parcours. Il a le temps de me dire qu'il trouve le vélo confortable, rencontre parfois des problèmes de selle et déplore que les soirs de concert au Splendid, proche de la station, il doive s'éloigner pour trouver un emplacement libre. Tiens, tiens, le V'lille a trouvé un public de noctambules amateurs de musique.

Une amie, habitant le quartier, chez qui je vais me réchauffer, m'indique qu'elle utilise occasionnellement le V'lille pour rejoindre le métro Porte de Valenciennes, situé à 1,5 km de son domicile. Elle gagne environ dix minutes. Ça pourrait être un slogan : « Avec le V'lille, gagnez dix minutes chaque jour ! ». En tout cas, dans ce quartier, le VLS rapproche les habitants du métro. L'objectif de complémentarité avec les transports en commun semble donc bien atteint.

Il est 9h30, il est temps pour moi d'essayer ce fameux vélo rouge et noir. Problème, la station Mont-de-Terre ne peut recevoir ma demande

et je dois marcher jusqu'à la station « Petit-Maroc », devant l'entrée du nouveau B'Twin village. Arrivé sur place, je dois m'esquinter l'index pour tapoter les numéros de ma carte bleue. Est-ce le froid ou mon incompetence, je mets quinze minutes pour enfin décrocher de son support mon premier V'lille. Effectivement, le vélo est confortable, les pneus bien gonflés, on sent que les vélos ont encore peu servi. Certes, le poids, 20,7 kg, fait penser aux vélos électriques mais l'impression d'ensemble est tout-à-fait positive. Le temps d'essayer les trois vitesses dans le moyeu sur une petite rampe et me voilà à la station JB-Lebas, toute proche des bureaux de Droit au vélo.

En attendant la fin de la pluie, plus vigoureuse que ce matin, je feuillette le magazine Ville & Vélo qui, justement, distingue le V'lille, alias Elops 7, comme meilleur vélo de ville de l'année. Le prix indiqué est de 370 euros, 3 vitesses Shimano et cadre acier.

Ayant un rendez-vous dans le quartier de Wazemmes, et comme il pleut de plus en plus, je pars à pied à la station Wazemmes, à coté du métro, station accueillant 20 V'lille. Au bout d'un quart d'heure, personne en vue. La pluie peut-être...

Je rencontre une amie, 26 ans, chargée de mission, qui emprunte de temps en temps le VLS lillois. Elle le trouve confortable mais un peu lourd, le protocole d'accès un peu long et les pédales glissantes. Elle l'utilise pour rejoindre le centre-ville de Lille. Elle me confie que grâce au V'lille, elle est remontée sur une bicyclette pour la première fois depuis un grave accident de vélo. Nouvelle indication, le V'lille donne envie de « s'y remettre ».

En début d'après-midi, je rejoins le centre-ville de Lille à la station Rihour. Malgré le temps toujours humide, je questionne brièvement un jeune homme, 33 ans, coordinateur d'associations, qui vient de Marquette en bus. Il utilise le V'lille pour la deuxième fois seulement afin de se déplacer rapidement un peu partout dans Lille. Il trouve le vélo confortable mais s'est « déjà pris dans la jambe » la barre

saillante fixée au cadre et qui sert à raccrocher le vélo à la borne. Bien qu'il dispose d'un vélo perso, il envisage de se servir du VLS s'il y a des stations dans sa commune (6 à 7 km de Lille). Deux minutes plus tard, une jeune infirmière, 23 ans, se saisit d'un V'lille. Elle l'utilise souvent car elle dispose d'une carte Viva (abonnée Transpole) et le trouve confortable. Seul reproche, « ça manque de vitesses ! ». Deuxième phase de mon enquête, la station de la gare Lille-Flandres. La presse avait relevé que les deux stations V'lille encadrant la gare étaient souvent dépourvues de bicyclettes passée l'heure de pointe. Ce matin, vers 8h30, il y a encore quelques V'lille mais nous sommes le 26 décembre...

Une jeune femme, 30 ans, se saisit d'un des derniers vélos disponibles. Elle descend d'un TER et, abonnée à l'année, utilise le V'lille pour rejoindre son bureau de comptable à Lille. Elle gagne dix minutes chaque jour et trouve le vélo plutôt bon. Son seul reproche est le système de questionnement sur les éventuels problèmes rencontrés qu'elle trouve « compliqué ».

Trente secondes plus tard, un monsieur pressé de 56 ans a juste le temps de me dire qu'il n'a pas de problème, qu'il est abonné à l'année et donc gros utilisateur.

Mon dernier témoin est un jeune ingénieur de 25 ans qui prend le V'lille quand il ne pleut pas et qu'il aime bien car ça lui fait faire « un peu de sport ». Il est maintenant 9 h et tous les vélos, place des Buissons, sont partis.

Donc, le V'lille, ça marche, les usagers sont dans l'ensemble satisfaits et le taux d'utilisation par vélo, trois mois après l'inauguration, est supérieur aux VLS parisien et lyonnais. Petit bémol, l'automne a été très doux et sec, ce qui n'a pu que faciliter le démarrage du V'lille. Du reste, les premiers frimas de décembre ont sans doute freiné les ardeurs des cyclistes métropolitains. Mais on peut dire que le succès est bien réel.

Yves Maerten

Retour sur l'opération éclairage en région

Du 8 au 18 novembre 2011, l'opération éclairage (3ème édition) s'est déroulée dans douze villes de la région : Dunkerque, Béthune, Villeneuve d'Ascq, Arras, Achicourt, Loos, Lambersart, Hellemmes, Valenciennes, Hazebrouck, Lille et Lens. Merci donc aux correspondants locaux et bénévoles d'avoir été si nombreux à répondre à l'appel !

Pour mémoire, il s'agissait de se tenir sur des lieux de passage fréquentés des cyclistes, et de sensibiliser ceux qui n'étaient pas correctement éclairés à l'importance d'un bon éclairage de leur vélo. On distribuait la fiche « À vélo, la nuit, l'éclairage c'est vital », ainsi que des accessoires d'éclairage passif (réflecteurs, écarteurs de danger...) que Droit au vélo avait achetés grâce aux financements des préfectures du Nord et du Pas-de-Calais dans le cadre du Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routière. Dans plusieurs villes, le marquage des vélos contre le vol a été proposé.

Ces opérations se sont dans l'ensemble très bien déroulées : le temps était clément, les cyclistes (bien ou mal éclairés !) ont accueilli favorablement cette action, et dans plusieurs villes (Achicourt, Loos, Hellemmes entre autres), les élus nous ont rendu visite.

Pour ceux qui aiment les chiffres, en voici !

- 500 cyclistes sensibilisés dans la région par de nombreux bénévoles : près de 50 adhérents se sont mobilisés !
- 50 vélos gravés, sans compter les marquages effectués par la maison de l'Environnement de Dunkerque.



- 15 articles de presse autour de ces actions (articles visibles sur droitauvelo.org), ce qui démultiplie le nombre de personnes qui ont pu recevoir de l'information concernant l'éclairage des vélos.

Ces opérations débouchent sur de nouvelles sensibilisations à l'éclairage :

- Au collège de Petite-Forêt (à proximité de Valenciennes) : le principal adjoint, suite à un article dans la Voix du Nord, nous a demandé le même type d'action dans son collège.
- Au collège Anne-Frank de Lambersart, où des bénévoles de Droit au vélo souhaitent prolonger cette action.

Le nombre de cyclistes qui roulent encore sans éclairage restant malheureusement important malgré trois éditions de l'opération éclairage, nous vous annonçons d'ores et déjà que nous renouvellerons nos conseils éclairés en novembre 2012.

Junie Beaujean
Secrétaire - animatrice

Jean-Pierre Castier

« Un moyen mnémotechnique pour différencier la bande et la piste cyclable, que le langage courant mélange souvent : « Il ne faut pas faire bande à part » surtout quand on est membre de l'ADAV ! La bande est donc tracée sur la voie où circulent aussi les automobiles. La piste, elle, est séparée de la voie des automobiles. »

D. Doullens

Bailleul : une deuxième balade à vélo constructive

En cette belle journée de samedi, une quinzaine de cyclistes étaient rassemblés à l'occasion de la semaine de la mobilité européenne. La première balade à vélo avait eu lieu en avril 2011 pour la semaine du développement durable. L'objectif de ces balades est de faire le tour de la ville afin de constater quels sont les nouveaux itinéraires pour les vélos et quels sont les points à améliorer. Après ces balades, le compte-rendu des remarques est fait aux élus et aux services techniques.

Ce samedi, les cyclistes ont parcouru l'itinéraire « Bailleul-Outtersteene » en longeant une partie du chemin latéral, refait par la communauté de communes il y a quelques semaines, puis par la Hoorheyde Streate. Au final, au lieu de parcourir 5 km sur la route de la Belle-Croix, dangereuse pour les cyclistes, on peut n'en parcourir qu'un. Il reste cependant une petite portion à aménager pour que le partage de la route soit effectif et sécurisant pour les vélos. Cette réflexion va être menée par les services de la Ville.

De retour sur Bailleul, le groupe en a profité pour emprunter tous les nouveaux contresens cyclables (rue Pasteur, Arnould Streate, rue des sœurs-noires et rue des viviers). En présence de membres de Droit au vélo (ADAV), mais aussi de Bailleulois et de voisins, cette balade a permis de faire avancer à nouveau la réflexion sur les déplacements doux. Et bien sûr, il y en aura d'autres !

Si vous êtes intéressé par les déplacements doux, vous pouvez vous faire connaître au service développement durable par téléphone 03 28 500 628, ou par mail adusautois@ville-bailleul.fr

Aurélien Dusautois

L'Opération Éclairage connaît un nouveau succès à Dunkerque

Les petits gâteaux à la crème de Rébecca étaient délicieux, tout comme les viennoiseries. Olivier a apporté du thé, et Damien est venu avec de la soupe. Ce n'était pas la même que l'an dernier, mais elle était tout aussi bonne. Beaucoup sont venus en famille ou entre amis. Nous avons distribué des brassards, des écarteurs de danger, et quelques livrets de l'ADAV, en invitant à adhérer.

L'éclairage et le chapiteau blanc mis à disposition par la Communauté Urbaine de Dunkerque, se sont révélés bien utiles. Heureusement, il n'y a pas eu la pluie glacée de l'an dernier. Nous étions près du Bassin du Commerce, à proximité de l'embarcadère du Texel, à bord duquel on visite le port Est. Les automobilistes, cyclistes ou piétons pouvaient nous apercevoir facilement.

Les médias avaient annoncé l'événement, et Le Phare Dunkerquois et la nouvelle chaîne Opal'TV, sont venus nous interviewer. Bref, cette deuxième édition de l'Opération Éclairage à Dunkerque a bien marché, et nous en sommes très reconnaissants envers nos partenaires : sans le marquage des vélos par la Maison de l'Environnement et ou les brassards de la Communauté urbaine, l'opération n'aurait sans doute pas connu une telle affluence.



À l'occasion de la semaine de la mobilité le samedi 24 septembre, un groupe de cyclistes bailleulois dont plusieurs membres de l'ADAV ont parcouru les nouveaux équipements mis en place par la municipalité pour favoriser l'usage du vélo.

La plupart des rues en sens unique ont été dotées d'un contresens pour les vélos. Cela permet désormais aux élèves du collège Maxime-Deyts d'accéder directement à leur établissement en évitant un détour de plus d'un kilomètre. D'autre part un itinéraire spécifique a été mis en place entre la ville de Bailleul et le hameau de La Crèche avec un prolongement vers Steenwerck par le chemin de halage qui longe la voie ferrée (!). Un nouvel enrobé a été étalé et une signalétique spécifique installée : la voie est interdite aux voitures (sauf desserte des riverains) et la vitesse est limitée à 50 km/h. Le groupe a également parcouru l'itinéraire prévu par la municipalité entre Bailleul et Outtersteene : il a relevé les améliorations à apporter au projet.

Un autre projet est à l'étude : un itinéraire entre Bailleul, Hazebrouck et Aire-sur-la-Lys. Des usagers du vélo des villes et villages concernés (dont plusieurs membres de l'ADAV) y travaillent en collaboration avec les élus.

Philippe Segard

Histoire de DSC (double-sens cyclable) à Béthune

La municipalité de Béthune a mis en place une zone de rencontre en centre ville à titre expérimental depuis plus d'un an maintenant, mais elle n'a pas mis en place, malgré plusieurs demandes de notre part, la signalisation correspondante pour les DSC dans cette zone.

Aussi, l'ADAV a-t-elle inauguré les DSC concernés en mettant en place des panneaux de signalisation en carton le 28 mai 2011. Cette inauguration a été relatée dans la presse.

Nous avons ensuite proposé à la ville une rencontre animée par Michel Anceau le 30 juin qui a permis de faire comprendre le bien-fondé de notre demande. À la rentrée de septembre des panneaux étaient posés aux entrées et sorties de douze rues à sens unique pour les voitures, et nous avons proposé au maire, Stéphane Saint-André, d'inaugurer l'un de ces DSC, ce qu'il a accepté de faire le 17 octobre, en présence d'un de ses adjoints, Henri-Claude Honnart, chargé de la politique de la ville. Après avoir démasqué, en présence de la presse, un panneau «sauf vélos» à l'entrée de la rue du Pot d'Étain, ceux-ci ont enfourché un vélo pour emprunter cette rue et ensuite pédalé pour faire le tour de la Grand-Place. Ils étaient suivis par des membres de l'ADAV présents et leurs enfants, soit environ 25 personnes. Des dépliants expliquant ce qu'est un DSC ont été distribués aux automobilistes.

Béthune : sorties à vélo le 2^e samedi de chaque mois

Depuis octobre Brigitte Helle et J.-P. Malchrowicz organisent une balade à vélo le 2^e samedi de chaque mois. Deux d'entre elles ont eu pour thème : acheter local, convivial et écolo à Béthune et environs. Départ à 10h devant la mairie, durée 1h30 environ. Les prochaines auront lieu les 11/02 et 10/03. Leurs thèmes restent à définir.

D. Doullens



Dans les douze rues concernées, quelques aménagements sont à compléter, en particulier rue Émile-Zola et rue du 11 novembre, où nous avons demandé une signalisation horizontale pour permettre aux cyclistes d'entrer dans les DSC. Lors de cette inauguration la mairie s'est engagée à contacter l'ADAV pour lui présenter ses projets, avant le lancement de leur réalisation.

Ayant appris par la presse que la mairie travaillait sur l'aménagement d'un itinéraire traversant Béthune, depuis l'arrivée de la route de Nœux jusqu'à la sortie vers

Essars, nous avons aussitôt rappelé au maire que nous attendions la prise de contact de ses services pour que ces aménagements soient réalisés au mieux pour la sécurité de tous et de façon la plus économique possible. A l'heure où nous rédigeons cet article, soit un mois après notre demande, nous attendons toujours un appel.

Daniel Doullens
Correspondant du Béthunois

VAL'EN CYCLES : UNE PREMIÈRE FÊTE DU VÉLO RÉUSSIE, À VALENCIENNES MAIS LE VÉLO TARDE ENCORE À TROUVER SA PLACE DANS L'AGGLOMÉRATION

En octobre 2009, nous avons déjà proposé une balade vélo à la découverte des nouveaux aménagements cyclables du centre-ville. Mais le 17 septembre 2011, l'ADAV a organisé, sur la journée, la première fête du vélo à Valenciennes.

Pour cette première édition, les cyclistes sont venus assez nombreux pour participer à la balade du matin et découvrir les différentes activités proposées sur la journée : une broc' à vélo, fort appréciée, le marquage des vélos contre le vol, quarante-deux vélos marqués, une animation autour des angles morts avec un bus Transvilles, des stands d'informations sur la mobilité, des essais de vélos électriques avec les vélocistes locaux et une balade découverte de la ville, au fil des sculptures, avec l'office du tourisme, dans le cadre des journées du patrimoine.

Cette journée nous a permis de proposer un questionnaire aux cyclistes présents pour connaître leurs habitudes de déplacements urbains. Ce questionnaire n'a pas valeur de sondage, mais il s'est adressé à un public concerné, adepte du vélo. Pour inciter à une participation massive à notre petite enquête, nous l'avons accompagnée d'un tirage au sort avec de nombreux lots offerts par des partenaires locaux.

Sur les 170 participants à la balade, 127 cyclistes ont répondu à nos questions et 82 % avouent une pratique régulière du vélo. Parmi ces 82 % de cyclistes convaincus, 45% le pratiquent principalement en loisirs, 36 % l'utilisent pour les déplacements urbains, 19 % vont régulièrement travailler à vélo.

Ces cyclistes nous ont également donné leur avis sur la qualité des aménagements cyclables existant dans l'agglomération : 10 % pensent que les aménagements sont sécurisants, 51 % les trouvent moyennement sécurisants, 28 % estiment qu'ils ne le sont pas du tout ; 11 % ne se prononcent pas.

Sur la quantité d'aménagements cyclables, une majorité de participants, 67%, en souhaiteraient davantage dans l'agglomération.

Notre questionnaire mentionnait l'âge des participants, et l'on y retrouve tous les âges, des moins de 20 ans aux plus de 60 ans, dans les mêmes proportions, avec un léger avantage à la tranche 40/60 ans. Le

vélo, c'est une évidence, rassemble toutes les générations.

Nous avons aussi, dans le questionnaire, laissé un espace pour des remarques personnelles. Nous en avons eu plusieurs qui mentionnaient le manque d'arceaux pour attacher son vélo en ville et l'absence d'un stationnement sécurisé à la gare de Valenciennes. Les Zones 30 mal respectées par les automobilistes sont aussi mentionnées. Plusieurs points noirs sont également identifiés, dont un en particulier : le pont Jacob à Valenciennes. Mais aussi les axes structurants qui convergent vers la ville et son centre.

Parmi ces réponses, une remarque précise et teintée d'humour d'un cycliste : « ça serait chouette de ne plus être un dos d'âne humain ».

Tous ces résultats et remarques sont le reflet d'une agglomération qui tarde encore à investir dans le vélo, un constat que l'on déplore au quotidien.

Après les premiers aménagements prometteurs du centre de Valenciennes, et d'autres réalisés avec Val'Métropole, nous aurions pu espérer un élan des communes voisines pour améliorer les déplacements à vélo. Malheureusement, le vélo semble toujours être considéré principalement comme un loisir ou un sport, mais pas encore comme un véritable mode de déplacement. Même la commune de Valenciennes est réticente à aller au delà de son centre-ville, peu de boulevards sont aujourd'hui aménagés, la pose d'arceaux s'est interrompue, nous n'arrivons pas encore à obtenir de sas vélos aux feux tricolores et le Groupe Travail Vélo est en panne.

Mais, nous espérons vivement que l'édition 2012, de la fête du vélo, s'accompagne de la découverte de nouveaux aménagements cyclables.

A. Legrand



Peut-on verbaliser les cyclistes ?

Cyclistes et piéton-ne-s, même liberté ? À l'expérience spécifique, contrôle assoupli

À l'heure où les autorités lilloises nous promettent un mouvement sans précédent de verbalisation des cyclistes, il est bon de se demander si l'on peut légitimement coller aux personnes à vélo les mêmes prunes qu'aux automobilistes...

Même si on a pu mettre en place avant 1921 certaines dispositions réglementaires concernant la circulation des véhicules, le code de la route formalisé à cette époque n'est pas aussi vieux que la route, mais que la généralisation des automobiles. De même que le trottoir et le piéton n'ont pas surgi avec l'apparition des jambes. La voiture a créé tout un monde autour d'elle (du bitume aux stations-service, du trottoir au parking), et les risques qu'entraîne sa vitesse pour les autres ont contraint la société à se doter d'abord d'un code de bonne conduite, puis d'un code administratif, étoffé et complexifié au fil des ans. La bicyclette est à peu près contemporaine des premières automobiles, mais ce n'est pas à elle qu'on doit le bitume et le code de la route... elle peut faire sans. Les chemins pierreux des campagnes sont encore pratiqués à vélo, et nous partageons relativement bien la route, entre nous et avec les piétons, en raison de notre faible vitesse, de notre prise (visuelle, auditive, sensible) avec l'environnement et de notre intérêt bien compris, puisque c'est dans notre chair que nous sentirons la chute ou le choc. Certaines contraintes auxquelles sont soumis les automobiles et leurs conducteurs ne nous concernent pas (le contrôle technique, le permis de conduire...), alors pourquoi celle-ci le ferait-elle ?

Les piétons peuvent recevoir une prune d'une dizaine d'euros s'ils traversent la chaussée en dehors des clous ou au feu rouge. Cette mesure est rarement appliquée, donc encore moins souvent interrogée. L'argument le plus classique en sa défaveur est « je fais ce que je veux, s'il m'arrive quelque chose c'est moi qui en subirai les conséquences ». C'est un argument douteux : mon intérêt est bien d'atteindre le trottoir d'en face sain et sauf, et comptez sur moi pour tout mettre en œuvre pour le faire, certes... mais une société qui met à ma disposition dans le cas contraire toute une batterie de services médicaux a peut-être son mot à dire. Voilà qui va dans le sens d'une légitimité de la verbalisation des cyclistes. Mais dans quelles conditions ?

Utiliser le même barème d'amendes pour les automobilistes et pour les cyclistes est par exemple un non-sens. Les formulaires le disent bien, qui parlent de « véhicule » et doivent être remplis avec le nom de la marque, du modèle, mais aussi le numéro de la plaque d'immatriculation ! Et le prix de l'amende pour un feu ignoré se rapproche fort d'un budget vélo annuel alors que pour les automobilistes il équivaut à deux pleins hebdomadaires.

Difficile de ne pas ressentir l'absurdité et l'injustice de tout cela pendant qu'on remplit votre amende. La moindre des choses serait donc d'établir un barème d'amendes spécifique aux cyclistes, plus proche de celui qui a cours pour les piétons... et d'imprimer les formulaires qui vont avec.

Faire du vélo en ville, c'est déjà le parcours du combattant. Si on peut le rapprocher de l'expérience des usagers de la voiture, ce serait de celle d'un passager surpris par un conducteur spécialement désinvolte, trop rapide, à la conduite décidément dangereuse. Assis à la bien nommée place du mort, on n'arrête pas d'écraser le plancher, à la recherche d'une pédale de freins imaginaire. Même chose à vélo : un doublement en deçà de la distance de sécurité, le bruit d'une accélération un peu virile, d'un cliquetis qui ressemble à une ouverture de portière, tout ça nous rend le vélo plus désagréable qu'il devrait être. Nous sommes les usagers les plus fragiles de la route, et nous méritons des égards. Il n'en est rien, bien au contraire. Ce qui nous nuit le plus n'est jamais verbalisé. Avez-vous vu un automobiliste recevoir une prune pour ne pas avoir vérifié son angle mort de droite ? ouvert sa portière sans un regard ? klaxonné indûment ? doublé sans respect pour la distance de sécurité ? Certains de ces comportements peuvent vous valoir d'être recalé au permis, mais pas une prune. Et les autres, même s'ils sont interdits par le code de la route, ne sont jamais sanctionnés. « Comment pouvez-vous coller une prune à une personne qui a klaxonné n'importe comment ? », disait un jour un policier à vélo. « Même si cela m'énerve moi aussi, je ne me sens jamais en droit de le faire. »

Si aujourd'hui les policiers à moto ou en voiture se mettent à nous verbaliser, ce sera de manière arbitraire. Un changement de direction non signalé, à 45 euros ? « Mais la chaussée est ici complètement défoncée, comment voulez-vous que j'enlève une seule main de mon guidon ? » Un feu grillé, 90 euros ? « Et si je préférerais passer en ne gênant personne plutôt que de rester sur la chaussée la nuit sans éclairage ? » Nous faire verbaliser par des personnes qui ne connaissent rien de notre expérience de cyclistes, et pour qui le vélo c'est le truc qu'on met à l'arrière de la voiture quand on va à la campagne, c'est se mettre en mesure de faire naître un énorme sentiment d'injustice. Les magistrats savent qu'une peine n'est utile que lorsqu'elle est comprise. En donnant l'ordre de nous verbaliser, pour des sommes aussi élevées, à des policiers, dont très peu à Lille circulent à vélo et partagent notre expérience, les autorités accroîtront la tension du côté des cyclistes, et feront naître une génération spontanée de vélos en colère.

Ce fut le cas à Bordeaux entre fin 2005 et début 2009, presque quatre années de verbalisation intense des cyclistes. Le pic fut



atteint ce jour où trois camions verbalisèrent toute une après-midi sur l'axe ville-campus les cyclistes (souvent étudiants et désargentés) qui roulaient sur les voies de tram. C'est dangereux certes, mais l'agglomération ne s'était-elle pas la première mise en délicatesse avec les textes de loi en refaisant un axe important sans prévoir de place pour les cyclistes ? Des voies trop étroites pour se faire doubler (et encore moins doubler en toute sécurité) engageaient les cyclistes à passer où ils pouvaient... avec le risque d'une prune à 90 euros. Le résultat de ce mouvement inédit (que la mairie disait regretter alors qu'à Lille Martine Aubry semble l'avoir commandé), c'est des vélorutions à 200 personnes, mairies et étudiants en colère, quasiment tous ayant été verbalisés et réprimandés par des policiers motorisés. Les entretiens entre Vélo-Cité et l'hôtel de police restaient stériles, et ce n'est que début 2009 que les cyclistes ont eu la peau du chef de la police, suite au tollé provoqué par la nuit passée en cellule de dégrisement par un cycliste qui avait certes bu quelques verres de bordeaux, mais ne méritait pas un tel traitement et s'en est bien vengé en mobilisant tous ses réseaux médiatiques et politiques. Faudra-t-il en arriver là à Lille ?

Martine Aubry justifie ce mouvement par l'arrivée avec le V'lille de cyclistes peu expérimentés, qui ont un usage plutôt... poétique du vélo et peuvent en effet se mettre en danger. Mais la meilleure des réponses politiques ne serait-elle pas de contraindre les cyclistes qui n'ont pas respecté le code de la route à suivre des formations à la conduite à vélo en ville ? Certains comportements interdits peuvent être plus sûrs, et des comportements tout à fait légaux, bêtement calqués sur un modèle automobile, être au contraire très dangereux. Défend-on une conduite dans les clous, ou une conduite sûre ? Au fond, veut-on normaliser la conduite des cyclistes, ou assurer leur sécurité ? Il est vrai que verbaliser à tout-va les cyclistes rapporte plus que de les former. Mais comme disait Victor Hugo, si l'école coûte cher, essayez donc l'ignorance...

Aude Vidal

Marseille, fin du voyage

Aux mois de juin et juillet derniers, je suis descendu de Lille à Marseille à vélo. Entre ces deux villes, pendant trois semaines, je me suis grisé de kilomètres et de grands espaces. J'ai fait en sorte d'emprunter les plus petites routes possibles et d'éviter les agglomérations. Mais le mardi 5 juillet, en partant à 7h30 sous une petite bruine, ce qui à cette époque est loin d'être désagréable, il ne me restait plus que 80 km à pédaler. J'étais bien même si je sentais, depuis quelques jours, sourdre peu à peu en moi la mélancolie du voyage se terminant. Quelques tours de roues et le Vieux-Port, la Méditerranée, ... En selle vers Marseille !

Je me suis assez bien débrouillé pour éviter les grands axes jusqu'aux portes de la ville. Une fois rentré dans l'agglomération, j'étais à la recherche du panneau d'entrée de la ville pour la photo souvenir. Je voulais faire poser mon vélo devant. Le panneau en question, j'ai failli le rater à peine visible sous un tas d'ordures ménagères, tant pis pour la photo. En plus, la circulation était de plus en plus dangereuse alors j'ai sorti tout l'arsenal : casque, gilet jaune, écarteur, prière à la Bonne Mère ainsi qu'à toute autre divinité compatissante aux peines de ceux qui pédalent. Pas de bandes cyclables si ce n'est sur quelques trottoirs, chaussées défoncées, voitures arrêtées en double ou triple file, voies de bus transformées en zones de stationnement automobile, le clignotant me semblait même n'être pas enseigné dans les auto-écoles phocéennes, à un carrefour je me suis même fait engueuler : « Qu'est-ce que tu fous là ! ». Une pensée pour les cyclistes marseillais... Plus loin, j'ai croisé les bornes des V'ille locaux, les « Le Vélo » étaient tous accrochés à leur borne. Le nombre d'utilisateurs semblait inversement proportionnel à celui des panneaux publicitaires de la municipalité vantant le vélo et la politique locale à ce sujet. Pédalant tous les sens éveillés pour rester en vie, m'est venue la conviction qu'en sus d'être dispendieuse et absurde, la politique de la ville avait peut-être pour but la disparition de l'espèce cycliste ! Mais Marseille n'est peut-être que la caricature de ce qui se fait parfois ailleurs...

Le lendemain, je me suis baigné. La ville était belle tout de même.

Francis Tabouret

Un chemin oublié

Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il ne sent plus la noisette depuis un bon moment, mais c'était il y a quelques années le but de belles balades, à deux pas de Lille. Il reliait Hellemmes à Ronchin, (le grand Ronchin). Il était empierré et accessible aux voitures, (à l'époque il y en avait peu), c'était dans les années 50/60. Pour y accéder, venant du « Mont de Terre », on prend la rue de St-Amand, suivie de la rue Victor-Hugo. On franchit le pont au-dessus de la voie SNCF Lille-Tournai, et on tourne de suite à droite, rue Danton. On passe au-dessus d'une autre ligne de chemin de fer. Après, on avait à droite la piscine des cheminots, et à gauche une ancienne briqueterie. Au bout, on accède aux ateliers SNCF. Là commence notre chemin. Sur la gauche, derrière un tas d'immondices qu'il faut escalader, on trouve un sentier envahi par la végétation et les ordures. A gauche, un camp de nomades. Puis ce sont des champs à gauche, le sentier longeant un mur de ciment sur 1 km environ. On retrouve ensuite un chemin accessible aux engins agricoles, qui nous amène à une barrière de chemin de fer, qui ne s'ouvre que pour laisser passer les tracteurs. Le chemin oblique ensuite à droite et passe sous l'autoroute A1. Une barrière a été placée à la sortie du tunnel et ne s'ouvre que pour les exploitants agricoles venant de Ronchin. Là on retrouve des rues goudronnées, et en partant sur la gauche on se dirige vers le centre de Ronchin.

Si le chemin n'est plus qu'un sentier jonché de détritiques qui donne peu envie, il a le mérite d'être toujours là. Quelle belle voie verte on pourrait y faire, si on le réhabilite ! Avec un excellent raccourci pour se rendre d'Hellemmes à Ronchin à vélo, (actuellement, il faut passer par Lezennes). A noter que le sentier se trouve en entier sur le territoire de Ronchin.

Guy Bultheel

Logique et presque immoral

Pourquoi l'ADAV n'aime-t-elle pas les voleurs de vélos ?

Parce qu'un cycliste sans vélo n'a plus de bonne raison d'adhérer à l'association. Aussi j'ai le plaisir de vous présenter le barème officiel de notation de l'ADAV des mesures contre le vol.

Vous partez avec un capital de 20 points si le vélo a été marqué, 18 points dans le cas contraire.

Le vélo n'est pas accroché du tout : note éliminatoire 0/20.

Avec un antivol de très mauvaise qualité :

- le vélo n'est pas accroché à un point fixe : 3/20 ;
- le vélo est accroché à un point fixe : 5/20 .

Avec un antivol de mauvaise qualité :

- le vélo n'est pas accroché à un point fixe : 6/20 ;
- le vélo est accroché à un point fixe : 8/20.

Avec un bon antivol et

1. il n'est pas accroché à un point fixe : reportez-vous au barème des antivols de mauvaise qualité ;

2. il est accroché à un point fixe :

- si la selle à réglage rapide n'est pas sécurisée, enlevez un point (sauf si vous l'enlevez systématiquement) ;
- si les sacoches ne sont pas sécurisées, enlevez un point (sauf si vous les enlevez systématiquement) ;
- si des accessoires (compteur, housse de selle, pompe) ne sont pas systématiquement enlevés, enlevez un point par accessoire ;
- si la roue avant n'est pas sécurisée, enlevez 2 points ;
- si la roue arrière n'est pas sécurisée, enlevez 3 points ;
- si le vélo n'est pas marqué contre le vol, enlevez 2 points.

À vous de jouer mais ne jouez pas avec le feu.

Petite précision : près d'un vol sur deux a lieu dans une propriété privée (garage, cour, cave, couloir, parking etc.).

Jean Dewavrin

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 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 :

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE ARRAGEOISE

6 septembre : **CUA**, comité technique sur l'étude de requalification de l'avenue W.-Churchill à Arras. Suite aux demandes de l'ADAV, le projet est modifié pour assurer une continuité cyclable en alternant pistes et bandes et l'utilisation des contre-allées destinées à la desserte. Ces dernières seraient en zone 30 ou en zone de rencontre. Les cyclistes auront ainsi une continuité cyclable entre le carrefour Baudimont et le giratoire qui donne accès au centre commercial. L'autre option défendue par l'ADAV de couloirs bus + vélos latéraux est rejetée. Le flux de circulation principal serait lui sur l'espace central. Les travaux ne démarreront pas avant 2015. M.A.

14 octobre : Point sur les aménagements cyclables réalisés au cours de l'été par la CUA sur les boulevards d'Arras. Visite sur site, à vélo, avec les services techniques communautaires pour étudier les points à améliorer. M.A.

9 novembre : **Opération éclairage, Arras et Achicourt**, sur 4 lieux de passage des cyclistes. B. Péro, L.C., et bénévoles.

18 novembre : **Saint-Laurent-Blangy**. Réunion avec la municipalité sur l'avancement des projets cyclables. Rue Décobert, projet de mise en zone 30 avec des sens uniques et double-sens cyclables pour limiter le transit auto. Présentation du projet de réaménagement de la rue de Versailles-Barbusse qui intégrerait une piste cyclable bidirectionnelle. Une demande conjointe ADAV-Ville sera faite auprès de la CUA lors de son prochain comité de pilotage du schéma directeur cyclable pour demander l'étude de prise en compte des vélos rues Salengro et des Droits de l'Homme. M.A., L.C., P. Tittlein.

6 décembre : Copil de suivi du schéma directeur cyclable de la **CUA**. Retour sur les réalisations 2011 (Strasbourg, Faidherbe, Michonneau, Besnier, Schuman, Hippodrome...) et point sur les différents projets. En raison des fortes contraintes budgétaires qui affectent les institutions, peu de réalisations verront le jour en 2012. Les projets d'aménagements sont : rues des Hockettes, Kennedy, Amiens, Briand, 8 Mai... M.A., O. Jandot.

ANTENNE DUNKERQUOISE

10 octobre : **CUD**. Rencontre avec les services pour avoir notre avis sur les projets concernant la réfection de la rue Paul-Bert dans le quartier de Rosendaël à Dunkerque. L'ADAV indique sa préférence pour des pistes cyclables uni-directionnelles en raison de la proximité d'une école, même si le projet ne concerne qu'une partie limitée de l'axe. O. Cohen, S.T.-T.

18 octobre : Réunion du groupe local, comprenant adhérents et sympathisants.

8 novembre : Opération éclairage, quai des Hollandais. O. Cohen, bénévoles.

22 novembre : **CUD**. Consultation publique au sujet du réaménagement de la rue Paul-Bert. L'ADAV rappelle ses préférences pour les pistes cyclables, en prévision de ce qui pourrait se faire à moyen terme. S.T.-T.

ANTENNE BÉTHUNOISE

14 octobre : **Béthune**. Forum du développement durable au parc d'Olhain. Stand ADAV, avec exposition et questionnaire, à destination des collégiens du Pas-de-Calais. J.B.

8 novembre : **Béthune**. Opération éclairage, devant la gare. D. Dourlens, bénévoles.

23 novembre : **Béthune**. Rencontre avec les responsables de l'aménagement du Quartier du Mont-Liébaud qui bénéficie d'un programme ANRU. L'ADAV rappelle sa demande de disséminer des arceaux devant les lieux publics et les commerces et de systématiser les double-sens cyclables sur les rues de Rome, du Bois-Dérodé, de Turenne, P.-Loti et Robespierre. L'ADAV demande également un renforcement des dispositifs ralentisseurs dans les rues qui seront en zones 30 : Schwerte et Etats-Unis. M.A., D. Dourlens.

2 décembre : **Beuvry**. Rencontre avec l'adjointe en charge de la voirie pour étudier les possibilités de réalisations cyclables sur la commune. Visite sur site à vélo pour se rendre compte des problématiques. L'ADAV propose de réaliser un diagnostic de la situation courant janvier 2012 et sur cette base faire part de ses préconisations d'aménagements. Une rencontre sera alors organisée avec les services de la ville pour étudier leurs mises en œuvre. M.A., D. Dourlens.

ANTENNE HAZEBROUCKOISE

Bailleul

5 septembre : Conférence de presse pour annoncer la Semaine Européenne de la Mobilité en Pays Cœur de Flandre. É. Roussel, J.B.

Hazebrouck

25 août : Réunion de préparation de la Semaine de la mobilité. É. Roussel, J.B.

6 septembre : Réunion d'étape sur l'avancée des réalisations cyclables sur la commune. L'implantation des arceaux se poursuit avec 30 nouvelles poses. La réalisation de double-sens cyclables fait toujours débat au sein du conseil municipal... Les rues Donckèle, Nationale, du Moulin... sont concernées. Des sas seront réalisés sur l'ensemble des carrefours à feux. Point sur l'organisation de la semaine de la mobilité. M.A., R. Fauvergue, É. Roussel.

16 septembre : Opération marquage et stand d'information devant le centre d'Animation du Nouveau Monde, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité. É.R., J.B.

16 novembre : Opération éclairage sur la Grand Place. É.R.

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 Buisnière
03 21 53 52 58. -10 %

Arcelon Cycles

495 Place de l' Europe
Dunkerque - 03 28 69 24 61.
-5% à partir de 10€ d'achat

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%.

Vanderdonckt 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 Herman

2 bis place de la Cessoie
Lambersart
03 20 40 73 20 -10 %

Cycles Lecolier

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

Mes Vélos Hollandais

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%

Haubourdin

28 novembre : Rencontre avec le service développement durable de la Ville d'Haubourdin, qui souhaite organiser des actions autour du vélo pour la Semaine Européenne de la Mobilité. Ils souhaitent mettre en valeur les aménagements cyclables, réaliser une plaquette sur l'utilisation des aménagements cyclables, et proposer un parcours de mobilité pour les enfants lors de la SEM.

Hellemmes

12 novembre : Opération éclairage, sur le marché. J-D. Stelandre, J.B.

Hem

21 novembre : Rencontre avec M. Vercamer, député-maire. Discussion sur la place du vélo dans la ville et accord de M. le maire pour instaurer une concertation régulière avec l'ADAV visant à développer les infrastructures cyclables. Les priorités seraient de permettre les échanges avec les communes limitrophes et pour l'ADAV d'instaurer des double-sens dans les zones 30 qui sont aujourd'hui interdits par arrêté municipal. Une prochaine rencontre doit intervenir début 2012. M.A.

La Madeleine

16 septembre : Groupe de Travail Déplacements Doux. Point sur les arceaux, point sur la zone 30 Doumer / République / Saint-Maur/ de Gaulle avec proposition de Droit au vélo de la poursuivre vers le nord. Les double-sens cyclables rue Sainte-Valérie, place de la Boucherie, rue Desmazières et allée des Capucines seront réalisés en octobre. LMCU présente les études de double-sens cyclables sur l'allée des Iris et la rue du Pré-Catelan, les travaux peuvent être faits rapidement si les arrêtés sont pris prochainement. Présentation par LMCU des études de double-sens cyclables dans la zone 30 Pompidou/Chapelle/ Parc/Joffre/Flandres, les double-sens sont validés sur St-Victor, Lamartine, O.-Vernet, Thiers, Clemenceau, Verdun, Bomart, Chapelle et Libération ; l'étude valide la réalisation rue des Gantois mais la mairie souhaite y réfléchir avant de donner une réponse. Les double-sens cyclables sur les rues J.- Maillotte, Joffre, Parc et Flandres ont reçu un avis défavorable. La ville souhaite faire un point sur le dossier vélo en fin d'année et espacer les réunions à 2 fois par an pour 2012. B. Dewez, S.G.

Lambersart

19 octobre : GTV. Point sur les réalisations 2011 (double-sens cyclables sur les rues Vilain, Lenglet, Trensou, du 11 novembre, de Rycke et du Champ de Course), propositions de double-sens cyclables pour 2012 sur la place F.-Clouet, les rues Lalo et Saint-André, le secteur de Canteleu en sens unique, les rues Roche, Spriet, Picavet... Point sur le V'lille et l'implantation de 3-4 stations en septembre 2012. l'ADAV transmet une nouvelle liste de propositions d'implantation d'arceaux vélo. P. Delrue, S. Geneste, J.-M. Roger.

10 novembre : Opération éclairage, devant la passerelle du Colysée. Nombreux bénévoles.

Lille

7 septembre : Réunion de préparation du Village de la Mobilité, organisé par la ville de Lille pendant la Semaine Européenne de la Mobilité. J.B.

15 septembre : Rencontre avec Grégory Fiquet, écogarde à l'Espace Naturel Lille Métropole. Missionné par l'ENLM pour les voies vertes, adhèrent ADAV, il souhaitait comprendre la position de l'ADAV sur les véloroutes et voies vertes.

17 septembre : Lancement du V'lille : stand d'information sur la Grand-Place, et encadrement de la « Balade des V'lille » par les bénévoles de l'ADAV. J.B., S.T.-T.

19 septembre : Intervention PDE au Service Navigation. Séance théorique sur le vélo comme moyen de déplacement, puis sortie de remise en selle, pour les salariés volontaires. J.B.

22 septembre : Matinée de repérage des emplacements d'implantation d'arceaux pour le 4^e trimestre. S.G.

22 septembre : Comité de pilotage « Code de la rue ». Présentation de la démarche Code de la rue et échange entre les participants sur les objectifs et la méthode. S.G.

23 septembre : Intervention PDE à la DREAL. Séance théorique sur le



Lancement des travaux d'aménagement de pistes cyclables boulevard Kennedy à Lille

vélo comme moyen de déplacement, puis sortie de remise en selle, pour une dizaine de salariés volontaires. J.B.

29 septembre : Stand d'information à l'Université Catholique pour la semaine de la mobilité. Transpole et Lilas Autopartage étaient également présents. J.B.

29 septembre : Réunion de suivi des 2 lignes de vélobus de l'école Bara-Cabanis, à Fives. Point sur le fonctionnement du vélobus, information des parents, parcours de mobilité pour les enfants. S.T.-T., J.B.

3 octobre : Réunion concernant le projet de création d'une fanfare à vélo par H. Brisse, musicien à l'ONL et adhérent de l'ADAV, et J.-P. Liétar, musicien au Tire-Laine. Un partenariat est envisagé pour une première présentation lors de la Fête du vélo. É.F., M.A., J.B.

6 octobre : Réunion du groupe d'étude pour le projet de piste de maniabilité vélo, dans le cadre de l'APER. Deux types de pistes pourront être acquises par les collectivités, et utilisées par les enseignants.

11 octobre : GTV. Point sur les arceaux, sur la mise en conformité des zones 30 (les secteurs Vauban et Flandres sont en cours de réalisation, les prochaines études à venir concernent le centre et le Vieux-Lille), point sur les abaissés de bordures (une trentaine d'abaissés devraient être réalisés début 2012), point sur les cyclofiches non traitées (elles devraient l'être prochainement), validation des études sur le bd Carnot (bandes cyclables), la rue Littré (bandes cyclables), rue Charles-Quint (double-sens cyclable). Échange sur la porte des Postes, des plans seront fournis au prochain GTV pour échanger sur les réalisations possibles. Point sur les locaux Numéricable (travaux envisagés pour 2012), les abris vélo design et la prime pour les bailleurs qui souhaiteraient installer du stationnement vélo. S.G., S.T.-T.

21 octobre : Rencontre avec Véronique Falise, nouvelle directrice du Service Développement Durable de la Ville de Lille. Présentation des missions de Droit au vélo. J.B., S.T.-T.

26 octobre : Préparation des suites de l'Agenda 21. S.T.-T.

4 novembre : GTV Com. Proposition d'aborder de nouvelles thématiques pour les prochaines campagnes (santé, économies, ponctualité) et de développer des actions ponctuelles sur la ville (marquage contre le vol, Mes courses à vélo...). S.T.-T.

8 novembre : 1^{re} réunion de préparation de la Fête du vélo avec la Ville (V. Faber et M. Coppin). M.A., J.B.

17 novembre : Opération éclairage, devant la Catho. J.B., C. Tilmant, nombreux bénévoles.

25 novembre : Bilan de la Zone de Rencontre Grand-Place suite à l'accident survenu à proximité immédiate. Proposition par la Ville d'augmenter l'identification de la zone par une signalisation plus importante, notamment des stops à son approche. Il nous semble plus opportun de contraindre la circulation automobile par des pincements aux entrées et de renforcer la zone 30 côté rue Nationale. Nous rappelons également notre position pour une piétonnisation. S.T.-T.

2 décembre : Réunion à l'IME la Rosaie, en vue d'un partenariat. Il s'agit pour les bénévoles de l'atelier d'aider des jeunes déficients mentaux à réparer des vélos donnés par la Poste, en contrepartie, l'IME nous prête un char poussé par des vélos pour des événements. Les ateliers débuteront en janvier. G. Flament, D. Béghain, J.B.

6 décembre : Parlement 21 lillois, présentation de la thématique 2012, l'eau. S.T.-T.

7 décembre : Copil Code de la Rue. Présentation de la stratégie retenue par la Ville pour aboutir à une communication concertée sur les nouvelles dispositions du Code de la Route, et ses implications en termes de partage de la voirie. S.T.-T.

13 décembre : GTV. Point sur le remplacement du stationnement supprimé lors de l'installation des stations V'lille et renouvellement

L'ADAV Y ÉTAIT

ANTENNE LILLOISE (SUITE)

des arceaux historiques. Présentation des différentes études portant sur la mise en conformité des zones 30 (double-sens cyclables) : autour de la place du Lion d'Or dans le Vieux-Lille, le quartier St-Maurice, les rues à proximité du Quai du Wault dans le Centre, et les projets pour l'année 2012 : bandes rue Brûle-Maison, pistes rue Chaude-Rivière. S.T.-T.

Loos

9 novembre : Opération éclairage, devant la mairie. P. Coquerelle, J.B., A. Schmidt, L. Marot.

Marcq-en-Barœul

20 septembre : Animation d'un parcours de mobilité, au collège du Lazaro. Toutes les classes de 5ème du collège se sont exercées sur ce parcours vélo. O. Dutel, L.C., J.B.

22 septembre : Sortie vélo avec les élèves de 5^{ème} du collège du Lazaro. O. Dutel, L.C.

Quesnoy-sur-Deûle

10 août : repérage des améliorations possibles en termes d'aménagements cyclables et arceaux vélos. J. Dhellemmes, S.G., S. Héron.

9 octobre : GTV. Point sur les propositions de l'ADAV pour la mise en conformité des zones 30 (généralisation des double-sens cyclables) et le stationnement des vélos. Avis sur les propositions de Lille Métropole qui concernent quelques rues à proximité de la mairie et ne poseraient selon nous pas de problème particulier. J.D., S.H., S.T.-T.

Saint-André

7 septembre : Réunion publique de présentation des double-sens cyclables prévus en 2011 sur la commune. Les habitants sont plutôt favorables aux double-sens cyclables, ils dénoncent cependant la vitesse excessive des véhicules dans les quartiers. P. Delrue, S.G.

5 octobre : Repérage des améliorations possibles en termes d'aménagements cyclables. S.G., M. Huylebroeck, S.T.-T.

Seclin

22 septembre : PDE à l'hôpital de Seclin. Tenue d'un stand d'information Droit au vélo à destination des salariés.

Roubaix

24 septembre : Broc à vélo, dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité. M.A., R. Bodart, J.B.

29 septembre : Pré-commission de circulation du quartier centre. Étude de différents projets cyclables : carrefour formé par le bd du Gal de Gaulle, la rue J.-Moulin, le bd du Gal Leclerc, la rue du Mal Foch afin de permettre tous les mouvements cyclistes ; double-sens cyclables rue de la Poste, du Bois, Jules-Verne, Winston-Churchill et de la Tuilerie ; bandes cyclables avenue Jean-Lebas, boulevards du Général Leclerc et Gambetta ; prolongement de la piste du grand boulevard jusque l'avenue Jaurès et la rue Verte. M.A., R. Bodart.

Tourcoing

10 novembre : Participation au conseil de quartier Epidème. Présentation par l'ADAV des évolutions du code de la route favorables aux cyclistes dans le cadre de la démarche « code de la rue » et argumentaire pour la généralisation des double-sens cyclables.

M.A., Y. Paillard.

14 novembre : Groupe Travail Vélo. Études des projets de double-sens cyclables des rues Duguay-Trouin, Touquet, Mathon, Saint-Vincent-de-Paul, Malcense, Desurmont, Haze, du Nord, A.-Briand, Mézières, Van der Meersch, Caire, Renaix, Driant, Bruneel, Fénelon, Arago, Tour-d'Auvergne, Montaigne, Maraîchers, Duguesclin, Dampierre, Phalempins. Les double-sens des rues Doumer, de la Cloche et Ribot seront réalisés lorsque les sens de circulation seront définitivement figés par la municipalité. L'ADAV demande l'étude de rues qu'elle juge prioritaires du fait de leur caractère structurant : rue des Anges, de Varsovie, de Courtrai et quai du Viaduc. M.A., Y. Paillard.

14 novembre : Participation au conseil de quartier du Blanc-Seau. Présentation par l'ADAV des évolutions du code de la route favorables aux cyclistes dans le cadre de la démarche « code de la rue » et argumentaire pour la généralisation des double-sens cyclables. M.A., Y. Paillard.

Villeneuve d'Ascq

1^{er} septembre : Sortie à vélo dans le cadre du PDE de la ville. Le CÉTÉ a organisé différents parcours à vélo entre les lieux de travail des agents de la mairie, afin d'étudier les parcours choisis. S.T.-T., G. Laurent, J.B.

8 septembre : Réunion de préparation de l'Opération Éclairage, organisée en partenariat avec la ville de Villeneuve d'Ascq. G.L., J.B.

6 octobre : Restitution du Challenge inter-entreprises organisé par la ville pendant la semaine de la mobilité. Ce challenge visait à pousser les salariés des entreprises villeneuvoises à utiliser le vélo, les transports en commun ou la marche pour se rendre au travail. G.L., J.B.

7 octobre : Réunion de préparation de l'opération éclairage, et des diverses actions autour du vélo comme moyen de déplacement qui seront proposées par la ville en 2012. J.B.

10 octobre : Réunion avec les services techniques de la ville pour arrêter les lieux d'implantation d'une nouvelle série d'une quarantaine d'arceaux de stationnement. M.A., G.L.

11 octobre : Stand d'information sur le vélo destiné aux agents municipaux dans le cadre du PDE de la ville. M.A., G.L.

8 novembre : Opération éclairage, rue du 8 mai 1945. En partenariat avec la ville, stand d'information, marquage (offert aux collégiens), distribution de gilets réfléchissants, etc. G. Laurent, L.C., J.B.

15 novembre : Opération éclairage, rue Jean-Jaurès. R. Bodart, J.B., L.C.

22 novembre : Repérage avec les services techniques, sur le terrain, du positionnement des arceaux qui seront implantés principalement dans les quartiers de la Cousinerie, Fiers-Bourg et Breucq, Hôtel de Ville. M.A., G. L.

AUTRES VILLES

Lens

4 novembre : Stand d'information pour l'ouverture officielle de la semaine de la mobilité. Rencontre avec les élus lensois, notamment M. Decourcelles, adjoint aux transports qui se prononce favorablement à notre demande pour l'instauration d'une concertation régulière. B. Cierniak, E.F., M.A., J.B.

18 novembre : Opération éclairage, devant la gare. B. Cierniak, J.B.

Maubeuge

4 octobre : Réunion de préparation du prochain rallye citoyen organisé par Stibus pour les écoliers et collégiens. Droit au vélo proposera une séance de sensibilisation à une classe, qui relatera cette présentation auprès de jeunes écoliers lors du rallye citoyen.

Raimbeaucourt

18 septembre : Mise à disposition permanente de trois monopousseurs au centre Hélène-Borel (association d'aide aux personnes handicapées physiques). E.F., J.B.

ABRÉVIATIONS

CUA : Communauté urbaine d'Arras
CUD : Communauté urbaine de Dunkerque
DDTM (ex-DDE) Direction Départementale des Territoires et de la Mer
GTV : Groupe Travail Vélo
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
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Énergie

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNE VALENCIENNOISE

Petite-Forêt

25 novembre : L'ADAV est invitée par le collège de Petite-Forêt à organiser une demi-journée pédagogique sur l'utilisation du vélo en ville à l'usage des collégiens. Environ une cinquantaine d'élèves utilisent régulièrement le vélo pour se rendre en classe. Ce collège, tout neuf, possède un garage à vélo couvert et sécurisé bien dimensionné et ses abords ont été aménagés avec des pistes cyclables et une aire piétonne. A.L.

5 décembre : L'ADAV explique aux élèves du collège de Petite-Forêt comment se déplacer à vélo dans les meilleures conditions de sécurité et procède à un examen des vélos, en particulier des éclairages. Beaucoup d'élèves se déplacent en VTT mal équipés en éclairage et l'action de l'ADAV a principalement porté sur cet aspect de leur sécurité à vélo. Un groupe d'élèves, volontaires, participe à un projet vélo, avec des professeurs, et des balades encadrées sont organisées. C. Bridelance, N. Lecomte, A.L.

Saint-Amand-les-Eaux

20 septembre : Réunion avec le Conseil des Sages pour faire le point sur le dossier de présentation du plan vélo. S.G., A. Houriez.

27 septembre : Repérage avec les membres du Conseil des Sages des améliorations possibles en termes d'aménagements cyclables. S.G., A.H.

10 octobre : Maison du Parc, au cœur de la forêt, à Saint-Amand, l'ADAV participe dans le cadre du Plan Climat Territorial de la Porte du Hainaut, à une réunion préparatoire d'une demi-journée sur le thème des modes actifs, où seront conviés élus et techniciens. S.T.-T., A.L.

Valenciennes

17 août : Rencontre avec M. Bertrand, un habitant de Bruay-sur-l'Escaut, adepte du vélo loisirs, qui souhaitait présenter à l'ADAV un projet de voie verte, « Ouvrir l'Escaut à Vélo », un cheminement sur les berges de l'Escaut entre Valenciennes et Thivencelle. Ce parcours rencontre plusieurs obstacles, une traversée de zone industrielle et des berges non entretenues mais son intérêt est indéniable, il pourrait relier le centre de Valenciennes au canal de Pommerœul en Belgique par une voie verte sur berges. A.L.

24 août : L'ADAV participe, en Mairie de Valenciennes, à une nouvelle réunion de préparation de Val'en cycles, avec les partenaires de l'organisation. S.G., C. Bridelance, A.L.

24 août : Réunion de l'ADAV, avec le service de l'Équipement de Valenciennes, pour préparer le projet d'une action «Au boulot à vélo». Une première à Valenciennes, où les entreprises publiques de la ville vont être sollicitées. A.L.

8 septembre : Réunion des adhérents de l'ADAV du Valenciennois pour préparer Val'en cycles. Les adhérents présents s'engagent à participer activement à la fête du vélo.

9 septembre : L'ADAV est invitée à participer à une réunion préparatoire, à une journée EPODE (Ensemble Prévenons l'Obésité des Enfants) à Valenciennes. Des médecins diabétologues, du Valenciennois, sont à l'origine de ce projet. L'objectif est de promouvoir les modes de déplacements actifs. A.L.

15 septembre : L'Équipement, avec l'ADAV, a défini les itinéraires et les horaires des cyclistes participant à l'opération «Au boulot à vélo». L'objectif est de les faire tous arriver à 08h15, sur la Place d'Armes à Valenciennes. La ville les accueillera en leur offrant une collation avant qu'ils rejoignent leur travail. A.L.

15 septembre : Salle des fêtes de Saint-Saulve, réunion publique du SCOT de l'agglomération valenciennoise, l'ADAV a souligné la nécessité de prévoir un schéma directeur vélo pour l'agglomération. N. Lecomte, A.L.

17 septembre : Val'en cycles, première fête du vélo à Valenciennes, un événement organisé par l'ADAV et Citoyenneté Routière.

22 septembre : Opération «Au boulot à vélo». Plusieurs groupes de cyclistes se sont formés pour converger vers la Place d'Armes de Valenciennes, vers 08h15. Pour cette première édition, une trentaine de cyclistes ont participé à ce rendez-vous, dont cinq adhérents de l'ADAV. Tous les participants sont motivés pour poursuivre et amplifier cette action l'année prochaine. N. Lecomte, M.F Désenfant, J.L Krawczyk, C. et A.L.

22 septembre : Le Centre Hospitalier de Valenciennes inaugure son premier garage à vélos, couvert et sécurisé, mis à la disposition de son personnel. L'ADAV est invitée à participer à cette inauguration et la direction de l'hôpital a exprimé le souhait d'une collaboration avec notre association dans le cadre d'un PDE avec les salariés. Ce garage à vélos, tout neuf, est conçu avec cinquante emplacements et n'est actuellement occupé que par une petite dizaine de bicyclettes. A.L.

24 et 25 septembre : Forum des Associations à Valenciennes, l'ADAV était présente avec un stand, où beaucoup de visiteurs, sur ces deux journées, sont venus nous rencontrer.

C. Bridelance, J.L. Krawczyk, N. Lecomte, A.L.

02 octobre : Première balade à vélo, de l'antenne locale valenciennoise de l'ADAV, pour cette première sortie, nous sommes partis le matin, du centre de Valenciennes, pour rejoindre la commune de Crespin où nous attendaient les propriétaires d'une ferme de type AMAP. Nous avons pu découvrir cette exploitation et prendre notre repas, en plein air, dans la campagne. Une quinzaine d'adhérents ont participé à cette belle journée familiale, conviviale et ensoleillée. Une première sortie encourageante...

11 octobre : Mairie de Valenciennes, réunion bilan de Val'en cycles, la ville est satisfaite de cette première édition qui a connu un beau succès et elle souhaite que cette fête du vélo devienne un rendez-vous annuel, au calendrier des événements locaux. S.G., C. Bridelance, A.L.

14 octobre : Bureaux de l'ADEME à Valenciennes, dans le cadre de la fête de l'énergie, l'ADAV a participé à la journée sur la mobilité avec une action intitulée «Coach Carbone». Nous avons un logiciel à notre disposition pour évaluer les différents modes de déplacements du public venu à notre rencontre. J.B., J.L. Krawczyk, A.L.

20 octobre : ENTE (École Nationale des Techniciens de l'Équipement) de Valenciennes, journée *Pour une ville qui bouge* organisée par des médecins diabétologues, dans le cadre du programme EPODE (Ensemble Prévenons l'Obésité des Enfants). Les différents intervenants nous ont informés sur les bienfaits de la pratique du vélo sur la santé, sur les liens entre l'urbanisme et la santé, sur des expériences d'urbanisme actif réussies. L'ADAV a participé en qualité d'acteur à cette journée de travail, sur l'utilité de favoriser l'usage des modes doux et actifs dans les villes. Les intervenants les plus éloignés, venant en train ont été transportés de la gare à l'ENTE par Val'en vélo, le taxi-vélo d'Alain Houriez, adhérent de l'ADAV. M.A., A. Houriez, N. Lecomte, A.L.

27 octobre : Valenciennes, rencontre de l'ADAV avec la Mission Bassin Minier pour l'élaboration d'une carte des aménagements cyclables de l'agglomération valenciennoise. Une cartographie de l'ensemble des aménagements cyclables sur tout le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais devrait être éditée en 2012. A.L.

14 novembre : Traditionnelle Opération Éclairage, l'ADAV a rencontré les cyclistes sur le parvis de la gare de Valenciennes, un lieu de passage de plus en plus fréquenté par les adeptes du «train + vélo», mais quelques cyclistes, informés par la presse, sont venus nous rencontrer spontanément. J.B., C. Bridelance, J.L Krawczyk, N. Lecomte, A.L.



Valenciennes, point de départ du projet de voie verte, vers Wargnies le Grand



2 septembre : Rencontre avec M. Éric Quiquet, 1er vice-président de LMCU, et les services communautaires pour négocier le renouvellement de la convention de partenariat triennale ADAV-LMCU. D'un commun accord, il est décidé de poursuivre le partenariat et de l'étendre pour y inclure l'organisation de la fête du vélo et renforcer le travail partenarial avec l'ensemble des services ayant en charge directement ou indirectement la problématique cycliste. Pour réaliser cet objectif et tenir compte de la hausse significative de l'activité de Droit au vélo sur le territoire de LMCU, il sera proposé au conseil de communauté de porter la subvention annuelle de 50 000 à 70 000 euros. M.A.

9 septembre : Réunion pour faire le point sur les cyclofiches transmises depuis 2006 à LMCU pour lesquelles aucune amélioration n'a été apportée. Elles seront transmises de nouveau aux services concernés. S.G.

12 septembre : Réunion de travail entre LMCU, l'ADAV et Géovélo pour définir l'articulation possible entre ces trois structures pour la mise en place d'une carte cyclable participative dotée d'un calcul d'itinéraire et de notation de la cyclabilité de la voirie. M.A., S.T.-T., P. Pary.

13 septembre : Comité de pilotage sur l'état d'avancement du réseau de voies vertes métropolitain en présence de la Région et du CG 59, partenaires de LMCU. La qualité insuffisante des voies vertes de la métropole est pointée tout à la fois par la Région, certains élus de LMCU et l'ADAV. L'ADAV propose que l'on prenne le temps de définir les axes de voies vertes qui révèlent un véritable intérêt pour les déplacements utilitaires de manière à les doter d'un revêtement roulant et praticable par tout temps. La problématique de la signalétique directionnelle et de rabattement est également abordée. La Région cofinancera les réalisations de la Lys, de la Marque canalisée, des abords du Parc de Seclin et de la gare de La Bassée ainsi que la liaison Sartel (Roubaix) – Lac du Héron par Lys-lez-Lannoy et Hem. M.A., S.T.-T.

16 septembre : Inauguration officielle du V'lille en présence de la présidente de Lille Métropole. O. Dutel, E.F., S.T.-T.

17 septembre : Participation de l'ADAV à la parade V'lille et stand d'information sur la pratique du vélo sur la Grand-Place de Lille.

14 octobre : Réunion sur programmation 2012. M.A., S.G.

27 octobre : Comité de pilotage sur le suivi du Plan Vélo communautaire. Point sur la mise en œuvre de V'lille. État d'avancement des réalisations cyclables et notamment de la mise en conformité des zones 30 pour les doter de double-sens cyclables. Proposition de programmation pluriannuelle des aménagements cyclables structurants. Il est décidé de poursuivre les démarches pour aboutir à une mise en place conjointe ADAV-LMCU de la cartographie participative des aménagements cyclables avec calcul d'itinéraire. Le plan de jalonnement cyclable doit être étudié pour une mise en œuvre rapide. M.A., S.G.

9 novembre : Participation au comité de pilotage sur la billettique des transports publics. L'offre V'lille sera intégrée dans cette billettique unique. M.A.

1^{er} décembre : Comité technique sur la levée de la discontinuité de la véloroute voie verte de la Basse Deûle entre La Madeleine et Marquette. L'ADAV rappelle l'intérêt utilitaire de cet axe qui constitue une porte d'entrée dans Lille. La solution d'un revêtement en stabilisé recueille toutefois les faveurs des services communautaires qui pilotent cette étude. M.A.

16 décembre : Comité de pilotage sur la levée de la discontinuité de la véloroute voie verte de la Basse Deûle entre La Madeleine et Marquette. L'ADAV argumente pour une voie verte correctement aménagée pour envisager des déplacements utilitaires entre Wambrechies et Lille et dénonce les réalisations actuelles impraticables par mauvais temps. Cette position est également défendue avec force par les élus communautaires qui reconnaissent le caractère tout autant utilitaire que loisir de cet axe. Il est donc demandé aux services d'étudier les solutions envisageables avec un revêtement en dur contrairement aux préconisations du comité technique qui concluait à l'utilisation d'un stabilisé. Les travaux doivent débuter courant 2012. M.A.

16 décembre : Rencontre avec les services communautaires pour définir la rédaction de la nouvelle convention triennale entre l'ADAV et LMCU. Il est convenu que l'ADAV soit plus largement associée aux différents projets communautaires, au-delà de la simple voirie, notamment sur les problématiques traitées par les services de la mobilité et des transports. M.A.

UTLS (Unité Territoriale Lille – Seclin)

7 novembre : Nouvelle réunion sur l'opportunité de réduire l'espace dévolu à la seule circulation auto sur la rue du Faubourg d'Arras suite au renouvellement du tapis d'enrobé par le Département. La solution de réaliser des bandes cyclables est abandonnée au profit de l'étude de deux couloirs bus + vélos sur l'axe. M.A., S.T.-T.

UTML (Unité Territoriale Marcq – La Bassée)

14 septembre : Réunion pour faire le point sur les réalisations prévues pour 2011 et sur les propositions d'études pour 2012. M.A., S.G.

UTRVA (Unité Territoriale Roubaix – Villeneuve d'Ascq)

20 septembre : Étude de différents projets de voirie : zones 30 à Tres-sin, rue du Marais, à Péronne, rue du Marais, à Villeneuve d'Ascq, rues de la Cimaise et des Comices ; Hem, couloirs bus central sur le mail Dunant. M.A.

16 novembre : Étude de différents projets de voirie : Roubaix, couloirs bus + vélos dans le quartier du Pile et pistes cyclables sur le bd de Beaurepaire. M.A.

UTTA (Unité Territoriale Tourcoing – Armentières)

18 novembre : Suite au changement de responsable sur l'unité territoriale, rencontre avec les services pour étudier les modalités du partenariat entre l'ADAV et LMCU sur les projets par l'unité territoriale. L'ADAV sera invitée à participer aux réunions de travail interne sur les différents projets de voirie. M.A.

6 décembre : Point sur les projets d'études et les réalisations prochaines. S.T.-T.

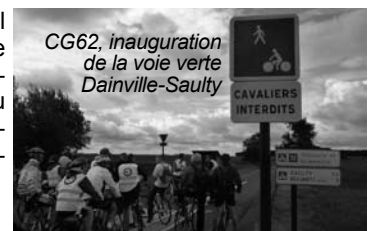


7 septembre : Réunion de bilan sur le partenariat ADAV – CG 62 et de préparation pour le passage devant la 4^e commission qui décidera de la poursuite de cette collaboration. M.A.

16 septembre : Présentation aux élus de la 4^e commission des actions engagées par l'ADAV en 2011. Les élus se disent heureux de pouvoir compter sur l'expertise de l'ADAV pour l'élaboration de leur politique cyclable et pour la réalisation de leurs aménagements. M.A.

18 septembre : Participation de l'ADAV à l'inauguration de la voie verte Dainville-Saulty du CG 62. Pour l'occasion l'ADAV organise et accompagne une balade au départ de la gare d'Arras pour se rendre à cette inauguration. M.A., L.C., É. Forest, O. Jandot.

16 novembre : Réunion de travail pour définir les priorités de l'année 2012 dans le cadre de notre partenariat. Il est notamment convenu d'élaborer un guide de bonnes pratiques pour l'élaboration des aménagements cyclables. M.A.



13 octobre : Rencontre avec M. Paulo-Serge Lopes, conseiller régional en charge du vélo, pour définir les axes sur lesquels l'ADAV et la Région pourraient travailler sous la forme d'un partenariat. M.A., S.T.-T.

3 novembre : ADEME région. M.A.

10 novembre : Comité de pilotage sur l'état d'avancement du schéma régional de véloroutes et voies vertes. M.A., S.T.-T.

14 décembre : Réunion avec les services de la Région pour définir les champs d'intervention susceptibles d'entrer dans le cadre de la convention de partenariat sollicitée par l'ADAV. M.A., S.T.-T.



15 septembre : Étude de différents projets cyclables. RD 933, projet de bandes cyclables entre Nieppe et la rue du Kemmel à Armentières. RD 141 B, entre Escobecques et Le Maisnil, projet d'une piste bidirectionnelle côté sud. M.A.

16 septembre : Rencontre avec les services du Département pour la réalisation d'un référentiel sur l'ensemble de la signalisation verticale et horizontale des aménagements cyclables. M.A.

4 octobre : Nouvelle réunion sur l'insertion des cyclistes au niveau du giratoire de Prêmesques sur la RD 933. Lomme, RD 208, Pont J.-Guesde, le Département n'a pas encore l'accord de la SNCF pour la réalisation de passerelles au-dessus des voies ferrées. La piste cyclable bidirectionnelle sera donc dans un premier temps interrompue au niveau des ouvrages. M.A.

5 octobre : Rencontre avec M. Pauvros, 1er Vice-Président en charge des infrastructures, pour négocier le renouvellement de la convention triennale ADAV-CG59. D'un commun accord le partenariat sera reconduit avec l'objectif de renforcer les échanges entre nos deux structures. La subvention allouée sera réévaluée à la hausse. M.A., E. Forest.

12 octobre : Rencontre avec les services du Département pour étudier les améliorations susceptibles d'être apportées au marquage de la bande de la rue de Lannoy à Lille, RD 6. Des sas compléteront la bande réalisée dans le sens Lille-Villeneuve d'Ascq. M.A.

7 novembre : Nouvelle réunion sur l'opportunité de réduire l'espace dévolu à la seule circulation auto sur la rue du Faubourg d'Arras, RD 549, suite au renouvellement du tapis d'enrobé par le Département. La solution de réaliser des bandes cyclables est abandonnée au profit de l'étude de deux couloirs bus + vélo sur l'axe. Cette solution sera proposée aux élus de Lille, Fâches et Wattignies. M.A., S.T.-T.

15 novembre : Présentation de la démarche du Département d'établir un schéma directeur de la mobilité dont une des composantes sera la constitution d'un schéma directeur cyclable qui visera à privilégier les principaux générateurs de trafic ; centres urbains, collèges, gares TER et zones de détente. L'ADAV sera associée à l'intégralité de cette démarche. M.A.

7 décembre : Rencontre avec les responsables de l'arrondissement d'Avesnes pour définir les priorités à inscrire au schéma directeur cyclable. Il est convenu de s'attacher à privilégier un réseau en étoiles qui se concentrent sur les principales agglomérations : Maubeuge, Avesnes, Aulnoye-Aymeries. Le lien entre les aménagements cyclables sur routes départementales et voies vertes sera également privilégié pour favoriser l'accès au Val-Joly et à la forêt de Mormal. En complément des aménagements de rabattement sur les principaux pôles urbains, un jalonnement cyclable sera proposé pour permettre des liaisons longue distance par de petites routes peu fréquentées. M.A.

7 décembre : Rencontre avec les responsables de l'arrondissement de Lille pour définir les priorités à inscrire au schéma directeur cyclable. Le département s'appuiera sur le schéma directeur de LMCU pour prioriser ses interventions. M.A.

8 décembre : Rencontre avec les responsables de l'arrondissement de Douai pour définir les priorités à inscrire au schéma directeur cyclable. Les priorités sont la desserte de l'agglomération de Douai et des pôles multimodaux de Somain et Orchies. M.A., V. Sion.

9 décembre : Rencontre avec les responsables de l'arrondissement de Cambrai pour définir les priorités à inscrire au schéma directeur cyclable. Une logique similaire à l'arrondissement d'Avesnes sera proposée : réseau en étoiles autour des principaux centres urbains et jalonnement par de petites routes pour les liaisons de longue distance. Le potentiel de voie verte en bord de voie d'eau devrait également être mis en valeur. La liaison avec l'arrondissement de Valenciennes devra être affirmée. M.A.

12 décembre : Rencontre avec les responsables de l'arrondissement de Dunkerque pour définir les priorités à inscrire au schéma directeur cyclable. Le département s'appuiera sur le schéma directeur de la CUD pour le réseau structurant du Dunkerquois. La desserte des pôles multimodaux d'Hazebrouck et de Bailleul sera ensuite privilégiée. M.A., O. Cohen.

20 décembre : Rencontre avec les responsables de l'arrondissement de Valenciennes pour définir les priorités à inscrire au schéma directeur cyclable. La desserte de l'agglomération de Valenciennes est prioritaire ainsi que le pôle multimodal de Saint-Amand. M.A., A.L.

AUTRES

Transpole

1^{er} septembre : Réunion de préparation de l'animation « angles morts » prévue pour l'inauguration du V'lille. S.G.

Club des Villes & Territoires Cyclables

6-7 octobre : Participation aux travaux du congrès du CVTC à Dijon. M.A., S.T.-T.

AF3V

8 octobre : Dijon, participation au Conseil d'Administration de l'AF3V dont l'ADAV est membre. M.A.

FUB

25-26 novembre : Participation et intervention de l'ADAV lors des journées de formations organisées par la FUB à Tours. L'ADAV est appelée à présenter son fonctionnement régional. M.A.

CETE

3 novembre : Participation au comité de pilotage de la recherche PREDIT Cyclable dont les objectifs sont :

- d'établir des critères de comparaison du réseau cyclable et du réseau automobile ;
- de déterminer un potentiel pour le vélo ;
- d'établir un diagnostic du réseau ;
- de recueillir les perceptions et pratiques de cyclistes. M.A.

Collectif Place aux Piétons

1^{er} septembre : Conférence de presse pour présenter le point de vue du collectif et les arguments en faveur d'une piétonisation de la Grand-Place suite à l'ouverture de la zone de rencontre. J.-M. Roger, S.T.-T.

24 octobre : Rencontre du collectif pour préparer une lettre à l'attention du Maire de Lille afin de lui rappeler nos recommandations en termes de piétonisation. S.T.-T.

Cartographie OpenStreetMap

7 septembre : Point sur les avancées et l'organisation du projet. Préparation d'une proposition pour l'application d'un calculateur d'itinéraires vélo sur le territoire de Lille Métropole. Premières recommandations en termes d'affichage des différents types d'aménagements cyclables. M.A., P.P., S.T.-T.

17 octobre : Présentation du projet collaboratif de l'ADAV à des représentants de structures wallonnes et bruxelloises à Namur, dans le cadre d'un projet similaire pour pallier les lacunes des cartes papier. S.T.-T.

9 novembre : Point sur le rendu de la carte en ligne, et débat sur l'intégration exhaustive des aménagements cyclables. M.A., H. de Cagny, P.P., S.T.-T.

21 novembre : Intervention à la conférence sur les données libres organisée avec la Région pour présenter le projet de l'ADAV, les avancées et les difficultés. P.P., S.T.-T.

22 novembre : Point sur le référencement des aménagements cyclables et préparation de la formation des bénévoles contributeurs. M.A., H.d.C., P.P., S.T.-T.

26 novembre : Formation des adhérents et sympathisants pour les initier aux nouvelles fonctionnalités de la carte, et refaire le point sur l'encodage des aménagements. P.P., S.T.-T. et nombreux adhérents.

TLF

19 octobre : Préparation d'un colloque sur les nouvelles mesures pour promouvoir le partage de la rue et la sécurité des déplacements. S.T.-T.

24 novembre : Intervention de l'ADAV lors de la « journée conduite responsable » organisée par TLF, fédération de transporteurs routiers. L'accent est mis sur la problématique des dangers des angles morts des camions pour les cyclistes. M.A.

L'ADAV Y ÉTAIT

PÔLE INFO-DÉPLACEMENTS

7 septembre : PDE. Rencontre avec les directeurs des centres du secteur Lille-Hellemmes pour leur présenter les différentes solutions de développement de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. Une visite des sites est proposée pour évaluer les emplacements de parkings vélos à privilégier.

9 septembre : Formation des agents Transpole missionnés pour accueillir les nouveaux usagers du V'lille, avec rappel des règles de sécurité élémentaires et présentation d'un argumentaire pour le vélo utilitaire. S.T.-T.

13 septembre : Présentation d'un diaporama sur les alternatives à la voiture individuelle à des familles pilotes dans le cadre d'un atelier sur les transports animé par les centres Leclerc à Templeuve. S.T.-T.

15 septembre : Éco-événements. Réunion du comité de pilotage. S.T.-T.

16 septembre : PDES. DDTM. Inscription d'une ligne budgétaire pour l'octroi de subvention à l'aménagement de piste de maniabilité à l'attention des publics scolaires. S.T.-T.

19 septembre : Intervention auprès des directeurs de centres sociaux à Tourcoing pour leur présenter les principes de la vélo-école et comment inciter leurs bénéficiaires à pratiquer le vélo. S.T.-T.

19 septembre : PDE. Remise en selle pour les agents du Service Navigation à Lille. J.B.

20 septembre : PDE. Stand au siège régional de Orange à Villeneuve d'Ascq.

20 septembre : PDE. Remise en selle pour les agents de la Direction des Infrastructures Routières DIR à Sequedin. S.T.-T.

21 septembre : PDE. Remise en selle pour les agents de la CUD.

23 septembre : Copil ADEME-Région pour anticiper la réorientation des missions du PID en 2012. M.A., E.F., S.T.-T.

23 septembre : PDE. Remise en selle pour les agents de la Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement et du Logement (DREAL). J.B.

27 septembre : PDE. Remise en selle pour les agents de la Ville de Dunkerque. S.T.-T.

27 septembre : PDES. Rencontre avec les administrateurs de l'association Ado d'Vélo pour leur présenter le contenu de nos interventions auprès des scolaires, et discussion du principe d'un partenariat entre nos deux structures.

27 septembre : PDES. Présentation des aspects réglementaires et organisationnels de la démarche de vélobus aux parents des élèves de plusieurs écoles de Wasquehal, animée par les éducateurs territoriaux. S.T.-T.

29 septembre : Présentation du programme d'actions retenues dans le cadre du Plan climat de l'Artois. S.T.-T.

29 septembre : PDES. Formation de parents volontaires à l'accompagnement du vélobus de l'école Bara-Cabanis à Lille-Fives. J.B., S.T.-T.

3 octobre : Remise en selle pour les stagiaires de l'École de la 2e Chance (E2C) d'Armentières. J.B., S.T.-T.

4 octobre : Stand au forum « mobilité durable » pour les agents du siège régional de la CARSAT de Villeneuve d'Ascq. S.T.-T.

10 octobre : Plan Climat Scarpe-Escaut. Problème de non mise en application des actions validées par les élus. Nécessité de rappeler les engagements pris, notamment sur la thématique des déplacements, et exposer les bonnes pratiques des territoires voisins. A.L.

11 octobre : Copil Campus Veolia. Difficultés d'intégrer le vélo vu la situation du site. Proposer une offre de stationnement vélo attirante reste indispensable en insistant sur les parcours alternatifs aux grands axes.

11 octobre : Familles Rurales. Intervention auprès des associations membres de la fédération pour leur présenter les alternatives à la voiture individuelle dans les environs de St-Pol-sur-Ternoise.

12 octobre : Repérage des sites gérés par la SNCF sur le secteur Lille-Hellemmes pour proposer une offre de stationnement des vélos sécurisés pour les agents.

13 octobre : SRCAE. Présentation des actions retenues aux acteurs du territoire sud régional.

14 octobre : Rencontre avec une chargée d'études pour la mise en place d'un challenge inter-entreprises sur Arras. S.T.-T.

14 octobre : PDES. Conseils sur la réalisation d'une piste de maniabilité dans la cour d'une école de Lille avec le chargé de mission PDU de la Ville, dans l'idée de généraliser à d'autres établissements. S.T.-T.

18 octobre : Atelier de travail sur les nouveaux services d'assurance à la voiture. S.T.-T.

19 octobre : Animation d'une journée de présentation du Coach Carbone (outil ADEME pour les particuliers) auprès des habitants de Valenciennes, organisée par l'Espace Info-Énergie du territoire. J.B.

21 octobre : PDES. 2e rencontre avec le chargé de mission PDU de la Ville de Lille ainsi que le coordinateur du conseil de la Jeunesse pour préciser les applications possibles avec une piste de maniabilité pour l'appropriation par les jeunes des règles de conduite des différents modes actifs.

21 octobre : Plan Climat du Pays du Ternois. Rencontre avec l'animateur du Plan Climat pour lui présenter les outils disponibles en matière d'alternatives à la voiture individuelle en milieu rural.

3 novembre : Copil ADEME-Région. Confirmation par l'ADAV de son souhait de recentrer ses missions financées par ces deux institutions sur l'organisation d'un réseau régional de l'écomobilité scolaire et de collaborer à l'élaboration des plans climat. M.A., E.F., S.T.-T.

4 novembre : Éco-événements. Réunion du Copil. Présentation de bonnes pratiques, notamment par la Ville de Villeneuve d'Ascq.

7 novembre : PDE. Centre hospitalier de Valenciennes, première rencontre entre la direction de l'hôpital et l'ADAV pour élaborer un projet de convention, entre les deux parties, concernant le PDE (Plan de Déplacement Entreprise) de l'hôpital. A. L.

8 novembre : Plan climat Lille Métropole. Préparation de la matinée consacrée au Livre Blanc regroupant les contributions des participants aux ateliers. S.T.-T.

8 novembre : SRCAE. Consultation des acteurs de la partie nord du territoire régional.

8 novembre : Familles Rurales. Intervention auprès des associations membres de la fédération pour leur présenter les alternatives à la voiture individuelle dans les environs de Douchy-lès-Ayette. S.T.-T.

15 novembre : Réunion avec le coordinateur régional des Points Environnement Conseil (PEC) de la MRES pour lui présenter les nouvelles missions du PID et comment intégrer certaines thématiques de mobilité aux actions des animateurs des PEC. S.T.-T.

15 novembre : Plan climat Lille Métropole. Présentation des contributions du public sur la thématique des déplacements dans le cadre du Livre Blanc. Une forte demande concerne notamment la mise en œuvre de mesures pour promouvoir l'usage du vélo, viennent ensuite les transports en commun et la voiture autrement. S.T.-T.

15 novembre : Participation au forum organisé par l'association Maillage à Seclin pour présenter les alternatives à la voiture individuelle existantes et en projet sur la couronne sud de l'agglomération lilloise. S.T.-T.

16 novembre : PDE. Élaboration de la convention PDE avec le Centre Hospitalier de Valenciennes, le document précise les interventions de l'ADAV, auprès du personnel, et les actions qui seront mises en place par l'employeur. Le SITURV (Syndicat intercommunal des transports urbains de Valenciennes) et l'exploitant des transports seront également signataires de la convention. A.L., S.T.-T.

16 novembre : PDE. Élaboration de la convention PDE avec la Ville de Valenciennes, la convention est à peu près semblable à celle élaborée avec le Centre Hospitalier. Mais la ville de Valenciennes s'engage aussi à améliorer ses aménagements cyclables. Une demande de l'ADAV pour une participation financière de la ville, à l'achat d'un vélo, pour ses salariés souhaitant utiliser ce mode de déplacement est toujours en attente. A.L., S.T.-T.

21 novembre : Rencontre avec un chargé de mission de l'IFFSPAR (ex-INRETS) pour avis sur les perspectives de développement du vélo en ville.

24 novembre : Petit déjeuner organisé par le CERDD pour faire le point sur les avancées réglementaires issues des dernières recommandations en lien avec la loi Grenelle.

24 novembre : PDES. Rencontre avec deux étudiants de Lille 2 pour l'animation d'un plan de déplacements Campus à l'attention des étudiants.

1er décembre : PDE. Rencontre du réseau Alliances, qui travaille à l'échange d'expériences liées aux PDE. Retour sur l'accidentologie dans les déplacements domicile-travail.

2 décembre : Copil ADEME-Région. 3e rencontre pour finaliser le contenu des nouvelles missions du Pôle Info-Déplacements, qui à partir de 2012 devient Centre de ressources sur l'écomobilité en Région. M.A., E.F., S.T.-T.

2 décembre : PDE. Copil pour la mise en place d'un travail répertoriant les différentes actions de management de la mobilité et ses effets sur les déplacements dans les entreprises de la région.

12 décembre : Avis sur un projet de création de services au vélo de type « vélocampus » à l'IEP de Lille. S.T.-T.

12 décembre : Plan climat du Pays des 7 Vallées. Validation des actions proposées pendant les ateliers préparatoires. Plusieurs concernent les champs de la mobilité et pourraient être améliorées (itinéraires cyclables, voiture autrement...).

14 décembre : PDES. Rencontre avec l'adjoint aux déplacements de la Ville d'Arras au sujet d'un projet de réaménagement des abords de l'école Oscar-Cleret à la demande des parents d'élèves suite à de nombreux constats d'incivilités de la part des automobilistes à l'égard des piétons et cyclistes. Les sens de certaines rues pourraient être réévalués. R. Fischer, S.T.-T.

www.lebonminister.net

The talking cyclist : le « Journal à Bicyclette » de David Byrne



Annnonce 2327 ;

Particulier donne Vélo Altra de type « Brundle 27 » peu servi cause double emploi.

Faire offre par mail.

09/03/2011

Madame, Monsieur,
Actuellement sans emploi, je suis à la recherche d'un moyen de locomotion peu onéreux et écologique.

Pouvez-vous me communiquer la marche à suivre ?

Par avance merci de votre réponse.

Delambre312

09/03/2011

Delambre312,

L'idéal serait de nous rencontrer afin que vous puissiez essayer la machine.

Que diriez-vous de ce vendredi vers 15h GMT à notre domicile 35 rue Sette ?

Cordialement,

Véronica5012

10/03/2011

Avertissement

Le site interdit la prise de rdv par message. Voyez la procédure prévue.

Modérateur « lebonminister »

11/03/2011

OK. J'envoie la bicyclette en port dû ;-)

Véronica5012

14/03/2011

Bien reçu l'objet.

Il fonctionne à merveille.

Néanmoins, pouvez-vous me dire à quoi sert le cadran installé sur le guidon ?

Cela ressemble à un GPS mais je n'arrive pas à le faire fonctionner.

Delambre312

14/03/2011

Il ne s'agit pas d'un GPS mais d'un téléporteur Asguard par contact avec un cristal à effleurement quantique.

Véronica5012

15/03/2011

Beam me up, Scotty;-)

Trêve de plaisanterie. A quoi sert ce machin ?

Delambre312

16/03/2011

Ce « machin » a été mis au point par le professeur Jessup au TIT de Philadelphie.

Vous n'avez qu'à essayer !

Il suffit de taper les coordonnées sexagésimales de l'endroit où vous désirez vous rendre sur le clavier du « machin » en prenant garde aux erreurs de frappe.

Véronica5012

17/03/2011

J'ai expérimenté votre téléporteur.

C'est incroyable mais ça fonctionne.

J'ai réussi à me rendre à un rendez-vous de bilan de compétences où j'allais être en retard suite à un réveil difficile après une nuit agitée. Un cauchemar peuplé de mouches à têtes d'humains.

Comme je n'avais rien à perdre, j'ai tapé l'adresse du rancard que j'avais géolocalisé.

Je m'y suis retrouvé instantanément.

Delambre312

17/03/2011

CQFD ;-)

Véronica5012

22/03/2011

J'ai effectué d'autres essais.

J'ai tenté les 4 coins de la métropole. Pas un seul accident de téléportation !

Je vais m'aventurer plus loin maintenant.

Delambre312

27/03/2011

Londres. Madrid. Stockholm. Athènes. Moscou.

Moi qui n'ai jamais été plus loin que la frontière belge !

Ce sont des capitales magnifiques mais la circulation automobile & le

peu de pistes cyclables en font des enfers à cyclistes.

Je me repose quelques jours avant de reprendre mon périple.

Delambre312

31/03/2011

Je vais passer quelques heures à Lisbonne.

Il paraît que les autochtones sont accueillants;-)

Delambre312

1/04/2011

Les Lisboètes conduisent en voiture comme des malades. J'ai failli être renversé une demi-douzaine de fois.

En plus, toujours les dénivelés;-)

Une ville paradisiaque pour les vélos à me conseiller ?

Delambre312

1/04/2011

Essayez Amsterdam ou Venise.

Pas d'autos !

Véronica5012



Homo sapiens urbanus, David Byrne vit à New-York. À la fin des années 70, il adopte le vélo « en dépit de son image franchement pas cool et du danger qu'il représentait ». En bon rocker, il aime alors « rouler le long des rues crasseuses et trouées de nids de poule ». La bicyclette lui procure l'autonomie qu'il recherche pour ses déplacements new-yorkais. Et, petit à petit, la petite reine devient sa « fenêtre panoramique sur le monde ». Juste un peu plus haut que le piéton, en contact avec les éléments et ses semblables, plus rapide dans ses déplacements urbains, le cycliste est en position idéale pour partir à la découverte des villes et le plus libre des citoyens.

Quand, à la fin des années 80, les premiers vélos pliants font leur apparition David Byrne s'empresse d'en fourrer un dans sa valise de tournée. Ce livre, en une dizaine de chapitres correspondant à autant de villes, nous permet de suivre l'auteur comme si nous pédalions derrière lui sur un tandem. Partout il pédale pour se déplacer, tant dans des villes – Sydney ou Los Angeles – où la circulation à vélo est encouragée que dans celles – Buenos Aires ou Istanbul – où la voiture domine tellement qu'elle a chassé le vélo de l'univers mental de ses habitants.

Truffé de références, le texte se fait tour à tour essai d'urbanisme ou d'architecture, panorama d'une scène artistique locale ou portrait de ceux qui accueillent le chanteur en tournée, d'une soirée chez des truands kazakhs au monde des galeries d'art contemporain. Ces moments où David Byrne trace quelques esquisses d'un univers urbain riche et varié alternent avec d'autres, à l'écriture plus resserrée, où il laisse place à une part plus intime de son existence de nomade moderne. Les déambulations cyclistes de l'auteur ne cessent alors de le ramener vers des Etats-Unis qu'il nous donne envie, quelque part, d'aller découvrir.

Enfin, en annexe, David Byrne afin d'encourager le retour du vélo dans les villes donne quelques avis techniques et stylistiques pour les cyclistes urbains.

Francis Tabouret

Byrne David, Journal à bicyclette, Paris, Seuil, 2011, 405p.

Son site Internet : <http://www.davidbyrne.com>

La Nuova Venezia
2 avril 2011

Des touristes affirment avoir vu un individu à vélo « apparaître » au milieu du grand canal à la hauteur de la Riva degli Schiavoni. Le cycliste aurait coulé à pic selon les témoignages des gondoliers à proximité. Pourtant aucun corps n'a été repêché hier dans la lagune.

Personne n'arrive à expliquer ce qui semble être un énorme poisson d'avril.

Patrick Eillum

Mont de Terre

Décembre 2011

AGENDA

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

Les ateliers de réparation :

- à Lille au 62 rue de Wazemmes
tous les 1^{ers} samedis du mois de
10h à 12h et tous les mardis de
18h30 à 20h30;

- à Arras tous les 1^{ers} jeudis du mois
de 14h à 17h et le 3^e samedi du
mois de 9h à 12h.

Mardi 7 février

à Dunkerque de 18h30 à 20h et
à Arras de 20 à 22h, Réunions des
groupes locaux
à Lille de 18h30 à 20h, préparation
de la Fête du vélo

**Samedi 18 février à Arras,
de 14h à 18h. espace Atria,**
Assemblée générale de Droit au vélo

Du 12 au 18 mars, en région
semaine nationale *Respectez les
cyclistes* organisée par la FUB

**Le 7 mars à Lille à partir de 17h30
à la MRES**
Pot de bienvenue des nouveaux
adhérents

Samedi 17 mars à Paris
Assemblée générale de l'AF3V

Du 1^{er} au 7 avril, en région
Semaine du Développement durable

Samedi 12 mai à St Laurent Blangy
stand marquage aux Cyclades
(à confirmer)

Dimanche 20 mai,
Lille-Hardelot, cyclorandonnée

Samedi 2 juin à Lille,
Fête du vélo (et Broc' à vélo)

Samedi 9 juin à Arras,
Fête du vélo (et Broc' à vélo)

Plus d'infos sur droitauvelo.org

Vous ne recevez pas les mails de Droit au
vélo ? N'hésitez pas à nous en informer.

**Les articles
pour le prochain
Heurovélo, le
n°69, doivent
nous parvenir
avant le
16 avril**

**Journal dérailleur
l'heuro
vélo**

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
Courriel : info@droitauvelo.org - Site : www.droitauvelo.org

ACTUALITÉS



ENVIE DE VOUS INFORMER ? D'AGIR POUR VOTRE ENVIRONNEMENT ? CONTACTEZ LE POINT ENVIRONNEMENT CONSEIL PRÈS DE CHEZ VOUS

Coordonné par la MRES, le réseau régional des Points Environnement
Conseil regroupe des associations et des collectivités qui accueillent
et renseignent gratuitement le public pour toutes leurs questions liées
à l'environnement.

Vous y trouverez des conseils pour favoriser la biodiversité, des idées pour économiser l'eau,
des informations sur la pollution et ses effets sur la santé, des adresses pour consommer
autrement... Près de 2 000 demandes ont été traitées en 2010.

Les PEC vous indiqueront également les actions collectives dans lesquelles vous pouvez
vous impliquer (chantiers nature, inventaires et observatoires, ...).

Pour en savoir plus et identifier le PEC près de chez vous, rendez-vous sur : www.pec5962.org

Contact : Marie Léveque-Rivière
03 20 52 12 02 – m.leveque@mres-asso.org

Parution de la fiche 9 Je roule à vélo en toute sécurité



Réédition de la fiche 3 Bien circuler à vélo en ville

Commission paritaire ISSN 12510602 ; périodicité quadrimes-
trielle. Conception ADAV. Le numéro : 2 euros, gratuit pour les
adhérents. Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication : Étienne Forest.
Rédacteur en chef : Hervé de Cagny
Mise en page : Vanessa Delattre, Sébastien Torro-Tokodi.
Illustration de couverture : Laurent Libessart
Relecteurs : David Bonduelle, Hervé de Cagny, Aude Vanmansart.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Junie Beaujean, Guy
Builheel, Hervé de Cagny, Jean-Pierre Castier, Benoît Cierniak,
Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Aurélie Dusautois, Patrick Eillum,
Guillaume Flament, Étienne Forest, Alain Legrand, Martine Leman,



À destination des enfants en âge de lire et
de leurs parents.

Disponible aux bureaux de l'association,
dans les antennes, sur les stands et sur
www.droitauvelo.org

Marie Léveque-Rivière, Yves Maerten, Chloé Mispelon, Lucie Paillard,
Francis Tabouret, Sébastien Torro-Tokodi, Aude Vidal.

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
DBPrint. Tirage : 1 600 ex.

Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être
sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de
nous contacter avant de vous déplacer.
Permanences tous les mercredis de 15 h à 18 h.

