ADAV droit au vélo

l'heur vélo

Journal dérailleur

Mai 2012

n°69

FÊTES DU VÉLO À LILLE ET ARRAS

Programmes en dernière page

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

ASSOCIATION P2

Vélocampus à Lille 1

ÉDITORIAL P3

Opérations marquage

CORRESPONDANTS LOCAUX P4

À Valenciennes

À Béthune

SOCIÉTÉ P5

Les vitres teintées

Vélo cherche garage

Brèves

PRATIQUE P6

Confection de sacoches

DOSSIER P7

Spécial 30 ans de l'ADAV

L'ADAV Y ÉTAIT P12

Antennes

Institutions

ÉPISTOLAIRE P19

AGENDA P20

Dossier : spécial 30 ans de Droit au vélo

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

Depuis 1997, l'association VéloCampus agit sur le campus universitaire de Nantes afin d'inciter les étudiants à se déplacer à vélo, en leur proposant une formule de prêt de vélo, un atelier de réparation ainsi que plusieurs actions et animations. VéloCampus Nantes a démarré avec 50 vélos et en propose aujourd'hui 300, ce qui illustre le succès que rencontre cette association auprès des étudiants nantais. Le concept s'exporte d'ailleurs à Besançon, Aix, Dijon, Montbéliard et même Leeds. En juin 2011, des personnels et des étudiants de l'Université Lille 1 se réunissent autour d'un projet : créer à Lille 1 une association sur le même modèle que VéloCampus Nantes, afin d'inciter les usagers du campus à se déplacer à vélo, ce mode de transport écologique, convivial, économique et autonome. Un bureau est formé, les statuts sont déposés en préfecture. VéloCampus Lille 1 est née !

Dès la rentrée 2011, les membres de l'association se mettent à la recherche de financements. Ils sollicitent la mairie de Villeneuve d'Ascq, Lille Métropole Communauté Urbaine et le conseil régional sans succès. C'est finalement auprès des instances universitaires qu'ils trouvent une volonté de soutenir leur projet. C'est grâce aux contributions du CROUS (dispositif Cultur'Action), du Bureau de la Vie Étudiante de Lille 1 (Fonds de Solidarité et de Développement des Initiatives Étudiantes) ainsi que du Service Universitaire d'Activités Physiques et Sportives de Lille 1 que l'association parvient à réunir les fonds nécessaires au démarrage de ses activités.

VéloCampus Lille 1 souhaite proposer un service de prêt de vélo à long terme, d'une durée de cinq ou dix mois, spécialement adaptée aux contraintes des étudiants. En remettant un chèque de caution (non encaissé) de 100 €, les adhérents de VéloCampus qui n'ont pas de vélo pourraient en emprunter un en parfait état de marche et muni de l'équipement de sécurité nécessaire (antivol et éclairage). L'association commence donc par acheter trente vélos. Afin d'augmenter la valeur ajoutée sociétale de leur projet, les membres ont choisi de se tourner vers l'association Lille Sud Insertion, qui propose un atelier vélo dans lequel des salariés en insertion recyclent des vélos hors d'état de fonctionner. Au mois de mars 2012, dix VTT, dix vélos de ville et dix vélos de course étaient ainsi livrés. VéloCampus Lille 1 souhaite également mutualiser des outils entre les membres de l'association et proposer un atelier pédagogique de réparation. L'association a donc acheté des outils. Pour l'instant, seul les outils de base sont proposés mais l'association a pour projet de s'équiper des outils servant le moins souvent, pour lesquels la mutualisation est donc la plus utile (stand de dévoilage, ...). Un technicien qualifié a été recruté afin d'animer les ateliers pédagogiques de réparation et accompagner les adhérents qui découvrent les gestes élémentaires de l'entretien et de la réparation d'un vélo (réparer une crevaison, régler un dérailleur, ...). Parallèlement au service de prêt de vélo et à l'atelier pédagogique de réparation, l'association diffuse sur le campus de Lille 1 la documentation sur les mobilités douces proposée par l'ADAV-Droit au vélo : carte des aménagements cyclables de la métropole, conseils pour se déplacer à vélo, etc.

Dès la livraison des vélos, les membres ont commencé à communiquer afin de faire connaître VéloCampus. Très vite, près de quarante usagers du campus ont adhéré à l'association (les trente vélos sont partis en un mois). Il semble que les usagers du campus soient beaucoup à souhaiter se mettre au vélo, mais rencontrent de trop nombreux obstacles pour y parvenir : ils n'ont pas de vélo, ils en ont un mais en mauvais état, ils se sentent incapables de l'entretenir et de le réparer ou ils ne connaissent pas suffisamment les aménagements cyclables existants. VéloCampus semble constituer une solution à ces problèmes. En effet, le service de prêt de vélo répond directement à la demande des nombreux étudiants internationaux ou venus d'autres régions de France, pour un ou deux semestres, et qui ne souhaitent donc pas acheter un vélo sur place car ils ne pourront pas le ramener chez eux. La mutualisation d'outils et l'atelier pédagogique de réparation répondent également directement au besoin des usagers, souvent découragés par la seule idée d'avoir à réparer leur vélo car ils ne s'en sentent pas capables. Le fait de savoir qu'ils pourront bénéficier des conseils avertis des bénévoles et du technicien, ainsi que des outils de l'association, a incité plusieurs adhérents à réutiliser leur vélo régulièrement. Par ailleurs, de très nombreux usagers questionnent VéloCampus sur les aménagements cyclables, notamment sur ceux permettant de joindre la Cité Scientifique et Villeneuve d'Ascq. La diffusion de la carte des aménagements cyclables proposée par l'ADAV est très demandée.

VéloCampus Lille 1 est donc née et semble répondre à une demande importante car l'association rencontre un succès auprès des usagers du campus. Malgré ce succès, elle est encore fragile car elle ne vit que par la motivation de ses quelques membres actifs et de son salarié. De plus, plusieurs membres ne seront plus étudiants l'année prochaine. VéloCampus a donc besoin que de nouveaux bénévoles viennent rejoindre l'équipe, pour pérenniser l'activité et faire vivre son projet.

VéloCampus Lille 1, comme VéloCampus Nantes, a prouvé l'utilité et l'efficacité de son dispositif et espère bien être imitée, sur les autres campus de Lille et d'ailleurs.

Louis Bizalion
membre de Vélocampus

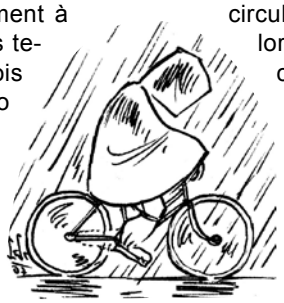
Contact

Présidente : Safaâ FAKIR

Association VéloCampus
Maison Des Étudiants
Cité Scientifique de Villeneuve d'Ascq
59650 Villeneuve d'Ascq

velocampus@univ-lille1.fr

Élu président lors de l'assemblée générale à Arras, je remercie les adhérents et l'équipe des salariés qui ont travaillé à la réussite de cette manifestation. Nous avions choisi de délocaliser notre assemblée générale afin de marquer notre attachement à la richesse de la diversité de la régionalisation. Nous tenons toutefois à valoriser le travail pointu (c'est parfois crevant) que chaque antenne locale de Droit au vélo porte sur le terrain. Concertation avec les collectivités, manifestations de revendication, services aux adhérents, marquage contre le vol… Le travail que nous menons porte peu à peu ses fruits sur le territoire local et fait progressivement évoluer le code de la rue sur le plan national. C'est visible lors des manifestations festives mais aussi sur le nombre croissant de cyclistes urbains que nous croisons chaque jour.



Nous souhaitons pouvoir atteindre l'objectif des 20% de la part modale des déplacements en 2020. C'est tous ensemble que nous y arriverons, en militant pour une plus grande sécurité en circulation et en stationnement, en faisant reconnaître et valoriser notre mode de déplacement préféré, en valorisant la complémentarité avec le train, TER & TGV multimodalité lors de congés annuels ou usage quotidien ainsi que le stationnement vélo à proximité des gares. Nous revenons de Pau où avait lieu l'assemblée générale de la FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette. Au menu, nous avons évoqué le périurbain. Tous les cyclistes n'habitent pas les centres de villes ; l'étalement urbain, né du développement de la voiture, nous oblige à revoir nos modes de déplacement. Le vélo, mode doux par excellence sera sollicité. À nous de le valoriser !

Philippe Delrue, militant cycliste

Le marquage Bicycode va prendre de l'ampleur !

Le marquage des vélos a été mis en place en 2004 par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Au départ, un constat : 400 000 vélos sont volés en France chaque année (1/6e des ventes !), 150 000 de ces vélos sont retrouvés mais seulement 3% peuvent être restitués faute d'identification du propriétaire. 25% des personnes qui se sont fait voler leur vélo renoncent à en racheter un. Selon la FUB, on perd à cause du vol 80 000 cyclistes par an !

Le système Bicycode a pris pour exemples les systèmes danois et allemand. Dans ces pays, où le marquage est très répandu, 40% des vélos volés sont restitués à leur propriétaire !

Le marquage Bicycode est encore peu connu du grand public. Le réseau des opérateurs Bicycode (dont fait partie Droit au vélo) a marqué 14 580 vélos en 2011, et le cumul des vélos marqués en France est de 115 000 vélos, un chiffre important mais à relativiser par rapport aux 3 millions de vélos vendus chaque année en France. Cependant, la FUB a depuis 2011 une convention avec le fabricant Arcade Cycles afin de marquer les vélos à la source, c'est-à-dire dès leur fabrication. Ceci représente le début, nous l'espérons, d'une évolution importante du Bicycode.

Le Plan National Vélo annoncé le 26 janvier dernier par le coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, Dominique Lebrun, amorce un changement d'échelle en ce qui concerne le marquage des vélos, avec la reconnaissance de ce système par l'État comme un système de référence permettant de lutter contre le vol des vélos. Parmi les mesures proposées par ce Plan Vélo : développement du marquage à la source et formation des forces de l'ordre pour une généralisation de l'utilisation du fichier des vélos volés Bicycode.

Cependant, la FUB, lors de sa dernière assemblée générale, a demandé aux associations du réseau des opérateurs Bicycode de démarrer ce travail d'information auprès des forces de l'ordre.

Droit au vélo et le marquage

Droit au vélo, comme vous le savez, propose régulièrement le marquage des vélos lors des permanences d'accueil du mercredi après-midi (15h-18h) à la MRES, ainsi que lors d'ateliers le mardi (18h30-20h30) et le 1er samedi du mois (10h-12h) au 62 rue de Wazemmes. Le marquage est également proposé ponctuellement lors de diverses manifestations (Fête du vélo, Semaine de la mobilité, Opération éclairage…). Par ailleurs, cinq Opérations Marquage sont proposées cette année dans différents quartiers de Lille. La prochaine aura lieu le jeudi 14 juin de 10h à 13h sur le marché de Wazemmes, à proximité du métro Gambetta. Droit au vélo a fait l'acquisition d'un vélo biporteur, qui nous permet de transporter tout le matériel nécessaire et, grâce à notre machine de marquage sur batterie, d'être autonomes.

Par ailleurs, des conventions de partenariat ont été signées entre l'ADAV et six vélocistes de la métropole lilloise : Cycles Lecolier, Villavélo et Mes Vélos Hollandais à Lille, Cycles Herman à Lambersart, Cycles Verbrugghe à Lomme, et Cycles Fallet à Mons-en-Barœul. Il s'agit de permettre à ces vélocistes de proposer le marquage à leurs clients sans avoir à faire l'acquisition d'une machine, et ainsi de multiplier le nombre de vélos marqués. Pour l'achat d'un vélo, le vélociste offre un « bon pour un marquage » à son client, qui n'a plus qu'à se rendre à une permanence de l'ADAV pour faire graver gratuitement son vélo. Droit au vélo met à la disposition des vélocistes toute la documentation concernant le marquage et la prévention du vol.

Reste un travail à entamer sur l'information des forces de l'ordre en ce qui concerne le fichier Bicycode, afin de rendre les marquages effectués plus efficaces en cas de vol.

Junie Beaujean

OPÉRATION « RESPECTEZ LES CYCLISTES » À ANZIN BANDE CYCLABLE OU STATIONNEMENT MINUTE ?

Le samedi 24 mars au matin, de 10h00 à 12h00, nous avons procédé, dans le cadre de la semaine nationale « Respectez les cyclistes » à l'opération : «j'en ai pour deux minutes». Nous étions situés sur l'avenue Anatole-France à Anzin, à proximité du théâtre.

À cet endroit, nous avons deux commerces, une pharmacie et une boulangerie, et un distributeur de billets. En deux heures, nous avons pu constater que sur un si faible périmètre, trente-huit automobilistes ont stationné sur les bandes cyclables de la chaussée. Il faut aussi signaler que nous étions mobiles sur nos vélos et que nous avons pu intercepter quelques automobilistes mal stationnés un peu plus loin sur l'avenue.

Nous avons interpellé chaque automobiliste stationné sur nos aménagements pour lui remettre gracieusement la fiche conseil n°7 de l'ADAV : «Attention aux cyclistes».

Le dialogue fut à chaque fois très courtois, mais l'argument des automobilistes est toujours identique, «j'en ai pour deux minutes». Mais ces deux minutes que chacun s'accorde pour stationner sur les bandes cyclables, nous mettent en danger, le cycliste doit à chaque voiture rencontrée sur son itinéraire, quitter l'aménagement cyclable au risque de se retrouver sur la trajectoire d'une voiture qui le double.

Cette pratique est devenue une habitude, même lorsque du stationnement est disponible une vingtaine de mètres plus loin, l'arrêt se fait systèmatiquement et naturellement en face du commerce !!!

Un automobiliste, un peu confus, est même remonté dans sa voiture, l'a garée juste un peu plus loin avant d'aller acheter sa baguette de pain.

Mais on constate que la bande cyclable en milieu urbain est devenue un stationnement minute à proximité des commerces et la grande tolérance des pouvoirs publics incite à cette pratique.

Nous avons choisi la commune d'Anzin pour cette opération, mais nous aurions pu la faire dans une autre commune de l'agglomération, avec la même configuration et nous aurions probablement obtenu les mêmes résultats.

L'année prochaine, nous la répéterons peut-être au même endroit, ou ailleurs, et nous comparerons les comptages...

A. Legrand

Balade à vélo à Béthune

L'ADAV du Béthunois organise tous les deuxièmes samedis du mois une balade à vélo familiale et conviviale. Le rendez-vous est sur la Grand-Place à 10h00. Attention le vélo bus part à l'heure !

Une des dernières sorties a permis de vérifier ce qui suit :

Il paraît qu'à Ruitz « ils » ont fait une autoroute pour les cyclistes.

Nous avons donc été invités, en tant qu'usagers de la petite reine, à venir tester l'aménagement, pour nous prononcer sur sa qualité et sa reproductibilité.

S'agit-il d'une piste cyclable extra large ou d'une future voie rapide pour les autos ?

En attendant, nous avons profité de ce joli parcours praticable en toute sécurité

Daniel Dourlens et Brigitte Helle

Hardelot : les adhérents qui font du vélo à Hardelot peuvent se rapprocher de Daniel Dourlens pour qu'un contact officiel puisse être pris avec la municipalité qui se dit prête à promouvoir le vélo comme moyen de transport durable (cf le journal municipal de mai 2012).

Daniel DOURLENS ddourlens@yahoo.fr
110 rue Léon Jouhaux
62400 Béthune
T 03 21 57 44 12

Vélo cherche garage

C'est le nom du collectif qui s'est constitué lors de la semaine de la mobilité de septembre 2011 dans le quartier Faubourg de Béthune à Lille, à l'initiative de quelques habitants qui circulent régulièrement à vélo, et qui partagent le même problème : le stationnement de leurs bicyclettes. Dans le quartier dit du « vieux faubourg », les maisons sont principalement des « 1930 », donc pas très larges. Peu de maisons disposent d'un garage. Alors les vélos encombrent couloirs et balcons.

En quelques mois, nous avons tenu plusieurs réunions, rencontré la présidente du conseil de quartier, l'élue en charge du plan vélo, poursuivi la diffusion d'information par tracts dans toutes boîtes, pris conseil auprès des permanents de Droit au vélo. À notre demande des arceaux ont été installés après un repérage avec Sébastien Torro-Tokodi.

C'est désormais une bonne dizaine de foyers qui sont réunis dans la recherche d'une solution de garage collectif pour vélos dans le quartier. Les premiers bénéfices de cette mobilisation se mesurent déjà : des voisins se sont rencontrés et se rejoignent pour un intérêt commun dans le quartier ! Après six mois d'activités et avoir contacté une bonne partie des propriétaires de garages, c'est la propriétaire d'un ensemble immobilier sur Loos, dont le quartier est limitrophe, qui a marqué son intérêt pour notre initiative et avec qui notre discussion avance. La propriété en question dispose d'un mur d'enceinte en front à rue, et le projet à l'étude consiste en l'aménagement d'un «box à vélos» derrière le mur.

Si la partie construction du garage avance, il nous faut également préparer «la vie qui va dedans». Nous prenons la voie de la constitution d'une association qui, outre la gestion du garage, aura aussi vocation à promouvoir le vélo dans le quartier. D'ailleurs, nous profiterons de la prochaine fête du jardin des coccinelles, qui se tiendra le jour de la Fête du vélo, le 2 juin, pour présenter notre démarche. Évidemment, nous sommes intéressés pour échanger avec les initiatives semblables, et les associations de gestion de garage à vélos.

Contact : velocherchegarage@gmail.com

Xavier Galand

VOIR... ET ÊTRE VU

Il est toujours vivement recommandé aux cyclistes de s'assurer qu'ils ont été vus par les automobilistes avant de franchir une intersection, de passer devant des voitures en stationnement, et dans de nombreuses autres situations dans lesquelles les cyclistes se retrouvent quotidiennement. Certes... pas toujours facile néanmoins.

En cause, la tendance, de plus en plus marquée actuellement, à teinter les vitres arrière et latérales. Il existe une réglementation extrêmement floue (article 316 du Code de la Route), qui permet à peu près tout et n'importe quoi, sauf l'obscurcissement du pare-brise (radar oblige !).

C'est pourquoi nous vous proposons un petit jeu : sur les photos ci-dessous, y a-t-il un pilote dans ... l'automobile ? Envoyez vos réponses au magazine, le gagnant recevra (si la rédaction veut bien nous accorder les crédits nécessaires à l'achat de ces véhicules) un 4x4 noir aux vitres fumées, et le second ... deux 4x4 noirs aux vitres fumées !

Jean-Michel Pannecoucke, Lambersart

BRÈVES

... européennes

Si tous les Européens utilisaient autant le vélo que les Danois, l'UE pourrait atteindre un quart de son objectif 2050 de réduction des émissions de CO_2 dans les transports.

Et ce même en incluant la nourriture du cycliste et la production du vélo !

Selon une étude de la Fédération Européenne des Cyclistes, rapportée dans «Transport Public» de janvier 2012.

Gilles Laurent

Un kilomètre à vélo = 16 centimes gagnés pour la société

c'est ce qui ressort d'une étude menée par la Ville de Copenhague citée par la version en ligne du magazine TerraEco. Un kilomètre parcouru en voiture équivaut quant à lui à une perte de 9 centimes d'euro.

Ces chiffres viennent confirmer l'euro d'économie pour la Sécurité Sociale par kilomètre parcouru, révélé par l'étude d'Altermodal en 2009 pour le compte du Ministère français du Tourisme.

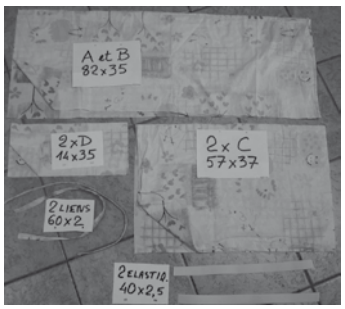
... DE COULOIR

«On a fait des couloirs à vélos partout à Lille, eh bien, maintenant, quand je prends ma voiture, je mets plus de temps et je pollue davantage !» (La Voix du Nord; 30/01/2012)

Cette magnifique réflexion est sortie du cerveau d'un ancien président d'un certain conseil général dans le nord de la France, en retraite depuis peu ou bientôt je ne sais plus et qui bientôt pourra se remettre à la bicyclette et à qui on souhaite une bonne retraite.

Yves Maerten

Fabrication des sacoc'Helle



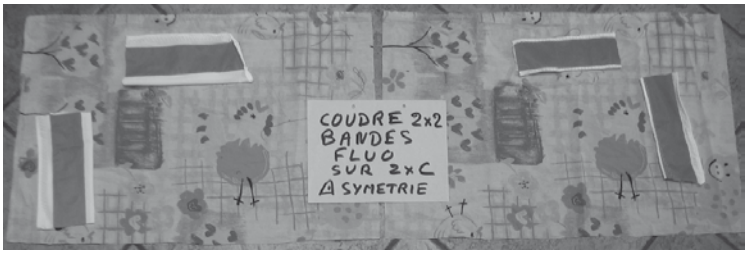
1. Pour faire 2 sacoches de 15 litres, il vous faut 2 morceaux de tissu (Aet B) de 82x35 cm, 2 (C) de 57*37 cm,

2 (D) de 14x35 cm,

2 liens ce 60x2cm et 2 élastiques de 40x2,5cm environ (voir aussi photo 3)

2. Coudre A et B, endroits visibles, fendre B au milieu (pour glisser les cartons de consolidation en fin de fabrication)

3. Il vous faut aussi 4 bandes fluo de 10cmx20cm (à récupérer sur gilet fluo usagé) et 2 cartons plastifiés (pour résister à la pluie) de 33*33cm, non représentés sur cette photo



4. Coudre 2 fois 2 bandes fluo sur les 2 morceaux C (attention à la position symétrique !)

5. Coudre les 2 élastiques sur l'envers des 2 morceaux C (en partie haute par rapport à la bande fluo horizontale)

6. Coudre les 2 morceaux C, à l'envers sur B à l'endroit, les élastiques proches de la fente faite sur B (Cf image 2)

7. Coudre les 2 morceaux D, à chaque extrémité de l'ensemble précédent, ce qui constitue les 2 fonds de sacoches

8. Enfiler les 2 cartons plastifiés de 33x33 cm dans la fente de B, un de chaque côté.

9. Fixer la double sacoche avec les 2 liens de 40cm, un à l'avant, l'autre à l'arrière, après avoir percé la partie centrale de la double sacoche.

Nota : il peut être utile de mettre sur le dessous un autre carton plastifié d'environ 12*33 cm, qui sera lui aussi percé pour passer les liens.

10. Fixer la double sacoche avec Et vous voilà prêt à partir faire vos courses….

ADAV - Conception et réalisation des sacoches de vélos « sacoc'Helle » Brigitte Helle - Photos Daniel Dourlens.

Béthune Mars 2012

Il y a 30 ans...

Pourquoi tant de vélos en Flandre ou aux Pays-Bas et si peu chez nous ?

Ce constat conduit plusieurs associations à constituer un « Comité droit au vélo » en mai 1980. C'est l'apogée du tout automobile : rocades, pénétrantes à plusieurs voies en sens unique, ondes vertes, plans de circulation (motorisée bien sûr), multiplication des carrefours à feu… à de rares exceptions (Strasbourg, Grenoble…) bref il s'agit d'adapter la ville à la voiture (en projetant de recouvrir la Vieille Deûle pour compléter le périphérique par exemple). Les aménageurs ne pensent qu'automobile, les quelques aménagements cyclables sont surtout là pour débarrasser les chaussées des gêneurs.

En novembre 1981, ce Comité se mue en Association et rejoint d'emblée la FUBicy (Fédération française des usagers de la bicyclette), tout juste créée, ainsi que la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports pour la complémentarité train+vélo). Des manifest'actions sont organisées, des panneaux d'information fabriqués, mais les contacts auprès des techniciens et des élus sont plutôt décevants : des aménagements évidents chez nos voisins sont inconcevables ici (couloirs bus, double-sens cyclables,…), très peu de trains acceptent les vélos, le « vélo de gouttière » est la règle pour stationner…

Le vent commence à souffler autrement à partir des années 90, avec la « renaissance » de l'ADAV et l'arrivée d'élus plus réceptifs.

.

IE 2 ET DU LUNDI 3 MAI 1982 — Y 140

- LE JOURNAL DE LILLE

Droit au vélo : *ils militent en pédalant*

UN peloton peut en cacher un autre. On l'a vu hier, en début d'après-midi, aux alentours du boulevard J.-B.-Lebas. Tandis qu'une cinquantaine de jeunes femmes, le nez dans le guidon, entamaient la seconde boucle de leur Circuit des boulevards, on a vu arriver de la rue Gosselet un autre groupe, plus imposant encore, d'adeptes de la petite reine. De l'allure paisible du randonneur, ils étaient quatre-vingts environ à avoir répondu à l'invitation de l'association « Droit au vélo ». D'un côté la course donc, de l'autre la manif, le tout sur deux roues, il y avait pour le spectateur distrait de quoi perdre les pédales.

Rapidement pourtant, les deux itinéraires ont divergé. Les cyclistes militants laissèrent à leur compétition les cyclistes pédalants pour plaider leur cause dans le centre-ville.

Après un petit tour en roue libre du côté du beffroi, ils gagnèrent d'un coup de pédale serein et assuré les abords de la gare et de la grand-place. Seul en selle ou avec bébé sur le porte-bagages, à moins que ce ne soit avec Madame à l'arrière du tandem, quelques ballons de baudruches accrochés au cadre et des calicots en bandoulière, le cortège très « écolo » progressait avec une force tranquille clamant aux rares flâneurs et à la poignée d'automobilistes de passage son slogan « Laissez vivre nos vélos ». Des vélos en péril, et des cyclistes en danger de mort, à Lille comme pratiquement partout en France, en raison notamment du manque de pistes cyclables.

L'association ne réclame pas le bout du monde. Elle souhaite simplement, parmi d'autres exemples, le prolongement de la piste commencée rue de Douai, le réaménagement d'un fameux « point noir » pour les « deux roues » : l'angle de la rue du Magasin et de la Façade-de-l'Esplanade, et le droit, pour les vélos, d'emprunter les couloirs réservés aux bus et aux taxis (tout en laissant à ceux-ci la priorité).

A l'évidence, et la démonstration aurait été plus convaincante encore un samedi ordinaire avec son lot d'embouteillages, de gaz d'échappement et de concerts de klaxon, le vélo est un moyen de transport privilégié en ville. Au point que l'on se demande si chaque automobiliste, prix de l'essence aidant, n'est pas à terme un cycliste qui s'ignore.

En ce 1er mai, le peloton des cyclistes composait une belle manifestation unitaire, de quoi faire rêver plus d'un syndicaliste. Un peloton sans escorte de motards, sans sponsors, sans maillot coloré vantant les mérites d'une marque de jus de fruit ou d'une société de vente par correspondance, un peloton suivi d'une étrange « voiture-balai », une 4 L blanche plus banalisée que nature, en provenance directe du commissariat central.

(Ph. « La Voix du Nord »)

2F partez au volant

TÉMOIGNAGE

1980 regroupement de plusieurs associations en « comité Droit au vélo » (union locale de l'UFC, Union des Voyageurs du Nord, les Droits du piéton, le Comité national des Usagers des Cycles et des Cyclomoteurs, les Amis de la Terre et la Délégation générale de Lille de la ligue française contre le bruit)

1982 création en mars de l'Association Droit Au Vélo

1er mai 1982 – 1e manifestation à vélo de l'ADAV (voir article ci-contre)

15 juillet 1982 – 1e visite des aménagements cyclables des élus de la Ville, sans l'ADAV, « invitée trop tard, à son grand regret » (article page suivante)

1986 – 1990 période de sommeil de l'association

1990 relance de l'association par « l'Appel pour le droit au vélo en ville » qui recueille plus de 1000 signatures qui permet à l'ADAV une première reconnaissacne par la Ville de Lille et une rencontre avec Pierre Mauroy.

L'ADAV est sur tous les fronts pour se faire connaître :

Sortie du n°0 de l'Heurovélo

Très Grande Vélofête (en référence à l'arrivée à Lille du TGV).

Étude Lillavélo (étude de terrain menée par l'ADAV pour relancer une politique cyclable à Lille)

1992 Premiers grands succès : négociations avec Marie-Christine Blandin, présidente de la Région Nord-Pas de Calais pour l'obtention du transport gratuit des vélos dans les TER. 1er accord régional qui sera repris dans la plupart des régions françaises.

1er juillet 1992 – embauche d'un premier salarié en contrat Emploi Solidarité

1994 actions auprès du Conseil Général du Nord pour demander la réfection des pistes cyclables qui ont été les grandes oubliées de la rénovation des grands boulevards et allaient disparaître faute d'entretien (piste historique qui va de Lille à Roubaix et Tourcoing).

Années 90 le Temps des manifest'actions pour se faire entendre

1996 1er couloir bus ouvert aux vélos, rue d'Isly à Lille

1997 1ers « contresens cyclables » (qui deviendront en 2008 double-sens cyclable) à Lille rue du Molinel suivi

4 octobre 1997 – 1re Broc'à vélo à Lille

1er janvier 1998 – Application de la Loi sur l'Air. L'ADAV en impose le respect par des actions juridiques contre la CUDL et l'État.

1998 accueil de l'Assemblée Générale de la FUBicy à Lille pendant laquelle le CADR 67 (asso d'usagers à Strasbourg) nous présente son fonctionnement avec une équipe salariée dont l'ADAV décide de s'inspirer pour accroître sa crédibilité.

1999 1ers comptages de cyclistes boulevard de la Liberté/rue Nationale

Après l'action juridique, l'ADAV prend un virage en négociant des conventions de partenariat avec les collectivités pour être au cœur des décisions

2003 convention de partenariat avec la Ville de Lille

convention de partenariat avec Lille Métropole

création de l'antenne de Valenciennes

2006 convention de partenariat avec le Département du Nord

création des antennes d'Arras et Béthune

2009 création de l'antenne d'Hazebrouck

2010 création de l'antenne de Dunkerque, partenariat avec le Département du Pas de Calais et la Communauté Urbaine d'Arras

2011 création de l'antenne de Lens, partenariat avec la Communauté urbaine de Dunkerque

Évolution du logo

1982

1996

1990

2010

1e exposition de sensibilisation

TÉMOIGNAGE

J'avais un vélo dont le mécanisme de la chaîne ne fonctionnait plus et j'ai pensé qu'Internet étant une source d'informations diverses, je pourrais y trouver une astuce de réparation. J'ai cliqué sur un lien électronique qui m'a conduit à « Droit au vélo ».

Mon premier contact avec l'association a été un atelier de mars 2011.

J'y ai découvert un monde de passionnés, de tout âge, et je dirais même de différentes couches sociales. J'ai été bien accueillie par toute l'équipe (atelier matinal, déjeuner convivial et atelier de perfectionnement l'après-midi), de même que par les participants.

J'ai été particulièrement touchée par l'attention de Jean ; responsable des adhérents, c'est une figure exceptionnelle de Droit au vélo. Il m'a ouvert les portes de son atelier personnel, alors même que nous ne nous connaissions que depuis quelques heures… Quelle générosité, quel altruisme !

Malgré mon programme d'étudiante plutôt chargé, j'ai pu prendre part à certaines activités de l'association, notamment le tournage du film « Vivre ensemble » réalisé avec Transpole.

L'assemblée générale de février dernier, a été l'occasion :

- de faire la connaissance de nombreux membres dévoués de Lille, d'Arras et d'ailleurs,
- de constater le fonctionnement libre, démocratique et dynamique de l'association,
- de faire partager ma passion pour le vélo et le monde associatif à ma mère en vacances chez moi, et bien curieuse de voir quelle serait la mobilisation pour une cause relative au vélo; elle a été plus qu'agréablement surprise.

Merci à toutes celles et à tous ceux qui font de Droit au vélo un acteur incontournable du bien-être de la région. J'espère pouvoir donner -comme ou mieux que d'autres- davantage de temps et d'énergie à notre noble cause.

À Lille, le 19 avril 2012.

Tarcile Gaelle TANG.

Pistes cyclables : l'adjoint sur le terrain

M. Thieffry, casqué comme il se doit, sur son vélomoteur pour un tour de Lille. Derrière lui, l'équipe du service voie publique de la ville...

L'usager en tous genres peste suffisamment contre les décideurs enfermés dans leurs bureaux ou coincés entre deux piles de dossiers pour ne pas trouver sympathique l'initiative prise hier après-midi par M. Gérard Thieffry, adjoint au maire, chargé des problèmes de circulation et d'urbanisme. Il n'a pas hésité à braver l'averse menaçante pour s'en aller faire un tour de ville en deux roues. Courageux mais tout de même pas téméraire, M. l'adjoint a préféré un cyclomoteur emprunté pour l'occasion à la police municipale à la simple bicyclette qu'avaient enfourchée sans hésitation les membres du service «voie publique» de la mairie.

Il s'agissait au cours de cette après-midi sportive en même temps que studieuse de mieux se rendre compte des difficultés de circulation rencontrées par les deux roues et des aménagements à réaliser. Lille compte treize kilomètres de piste cyclable mais aussi de nombreux points noirs.

Les projets de la ville sont d'aménager une véritable boucle cyclable autour de Lille : celle-ci est en partie réalisée mais il reste des «trous» par exemple entre la porte des Postes et la porte de Béthune, entre le collège Mme de Stael, et boulevard de la Moselle, et l'avenue Léon-Jouhaux ; le long de cette avenue également... Des travaux pourraient être entrepris relativement tôt entre le collège Mme de Stael et la place Leroux de Fauquemont pour faciliter l'accès au collège des élèves venant notamment du quartier des Bois Blancs.

Les autres réalisations suivront à la faveur de la suppression du train de ceinture entre la gare Saint-Sauveur et le port de Lille (en 1983) de la couverture d'une partie du périphérique sud ou du prolongement du périphérique ouest jusqu'au débouché de la rue Colbert...

La boucle «deux-roues» sera alors bouclée. Mais il ne suffit pas de tourner autour de Lille ; il faut aussi pouvoir y pénétrer. Voilà pourquoi on prévoiera le passage de pistes cyclables sur les ouvrages d'art qui remplaceront peu à peu les auto-ponts du périphérique est.

Enfin autre projet, la réalisation d'une piste continue qui conduira de Lille au Camp français, ce terrain situé près de la ville nouvelle où la municipalité souhaite créer un parc de loisir.

article publié le 17 juillet 1982 dans Nord Matin *suite à la visite des aménagements organisée le 15 par les services et à laquelle l'ADAV n'a été invitée que tardivement et n'a donc pu participer.*

Printemps 1998
Manifest'action néospaciale

l'Heurovélo
le journal déraillleur. N° 0

Activé par l'Association Droit Au Vélo, voilà enfin le chaînon qui manquait au PAF (paysage automobile flamand). **L'Heurovélo** est braqué sur le vélo en ville, toujours d'actualité mais très sous-estimé.

Le temps paraît idéal pour lui rendre des couleurs. Le vélo peut apporter une alternative intéressante pour une ville au bord de la catastrophe : accès saturés, stationnement impossible, ambiance sale et méchamment bruyante.

Le vélo est un moyen pratique de se déplacer en ville. Réfléchir à un nouveau partage de la rue, proposer et réclamer des aménagements pour une plus grande sécurité, c'est tout votre journal déraillleur.

L'Heurovélo, journal déraillleur, est édité par l'Association Droit au Vélo (ADAV), 23 rue Gosselet, 59000 Lille.
☎ 20 86 17 25 ou MNE ☎ 20 52 12 02.
Trimestriel, 5 F le n°. N° 0, Printemps 1991.
Dir. de publication : Philippe Tostain.
CPPAP en cours. ISSN en cours. Imp. par nos soin

Des mesures encore actuelles

Années 1980

LE VELO UN DROIT

La bicyclette est d'un usage répandu.Pour les loisirs,pour le travail,pour le sport,son utilisation est variée.

Pourtant les pouvoirs publics ne semblent pas encore lui reconnaître un droit réel sur les routes.Les aménagements en faveur des vélos sont peu nombreux alors que la crise de l'énergie,le plat pays,tout concourt au renouveau de la bicyclette.

Suite à une enquête réalisée par l'union locale de l'U F C "Que Choisir",il s'est confirmé que le vélo présentait deux inconvénients majeurs :
.sa pratique est dangereuse car la route n'a pas été conçue pour lui,mais pour les automobiles.
.les garages à vélo sont inexistants.Les vols sont nombreux.

A ces deux problèmes,des solutions existent,mais l'inertie est grande.Aussi,l'U F C et de nombreuses autres associations ont décidé de débloquer la situation en créant un large mouvement de pression en faveur de la bicyclette.

Cette action vous concerne tous,que vous soyez cyclistes ou que vos enfants le soient,car c'est leur sécurité qui est en jeu!

Années 1990

DROIT AU ASSOCIATION

QUELQUES REVENDICATIONS DE L'ADAV POUR LA PRISE EN COMPTE DES DEUX ROUES LEGERS (DRL : BICYCLETTES ET CYCLOS) DANS LA METROPOLE LILLOISE

1. Des mesures structurelles et réglementaires

* Dans le cadre de tous les documents d'urbanisme, planification des circulations et du stationnement des DRL (Schéma Directeur, POS, règlements de ZAC, etc...)

* Dans le cadre des plans de circulation, étude des points suivants :
- utilisation des couloirs bus
- remontées de DRL à contresens de voies à sens unique
- utilisation des rues piétonnes
- utilisation des trottoirs par les enfants de l'école primaire

Toutes ces mesures sont déjà effectives dans de grandes villes françaises (Strasbourg, Grenoble) ou en Belgique

* Facilités pour les entreprises qui encouragent les cyclistes (douches, parkings, versement de primes de transport en substitution de voitures de service) et concourrant à la décongestion automobile : adaptation de la taxation ou de quotas de parc-autos

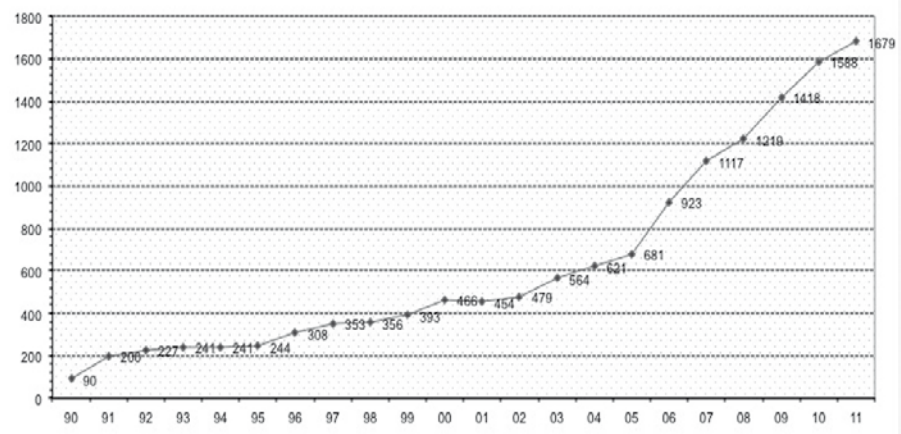
* Evaluation du trafic parasite d'accompagnement (d'enfants) dû à l'insécurité routière

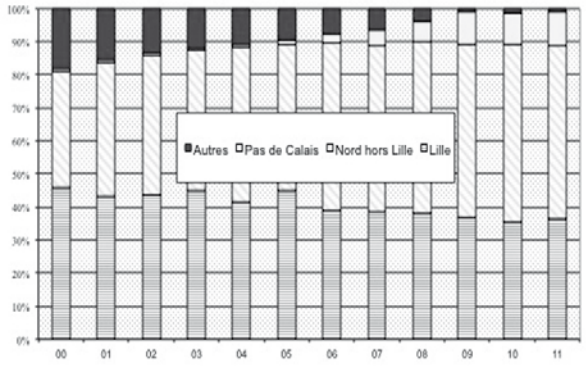
* Prise en compte du volume trafic DRL comme indice de sécurité routière en milieu urbain

1993 : flyer aux slogans encore utilisés aujourd'hui

2012 : réalisation d'un film sur le vélo à Lille avec les témoignages d'une dizaine de cyclistes (dont des adhérents) et traitant de la politique cyclable menée par la Ville, en concertation avec l'ADAV.

Les adhérents, en nombre et en répartition





Comme consécration de notre travail reconnu de concertation avec les collectivités, DRC l'association qui regroupe les départements et régions cyclables (anciennement ADC) publie en juillet un 2009 une pleine page sur l'ADAV dans sa revue nationale, VÉLO & Territoires, que nous vous présentons intégralement.

Portrait

L'ADAV de LILLE

UN EXEMPLE DE RECONNAISSANCE INSTITUTIONNELLE

En plus de 20 ans d'existence, l'ADAV de Lille (association Droit au Vélo) a su établir des relations solides avec les collectivités du Nord-Pas-de-Calais. Petit retour sur la construction progresive de cette confiance mutuelle et de ce grand professionnalisme. Preuve qu'une action militante peut également être synonyme de co-construction. Attention, démarche exemplaire...

Les permanents :
Sébastien TORRO-TOKODI, Luc COVELIERS, Michel ANCEAU, Sabine GENESTE

ADAV ©

Créée en 1982, l'ADAV s'est donnée pour but de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement, d'améliorer la sécurité des cyclistes et de les représenter dans la Région Nord-Pas-de-Calais. Avec ses 1 216 adhérents en 2008, elle mène des actions de sensibilisation et d'information et propose des solutions d'aménagements de la voirie.

Au début des années 1990, l'association prend son essor. L'ADAV crée un rapport de force positif avec les acteurs politiques de l'agglomération lilloise. Dès 1991, elle lance une pétition pour le droit au vélo à Lille. Elle récolte plus de 3 000 signataires. Pour Michel ANCEAU, Directeur de l'ADAV, *« C'est à partir de ce moment-là que les relations ont commencé à se nouer avec la municipalité et la communauté urbaine »*.

Suite à la pétition, un premier groupe de travail se met en place entre les différents acteurs du vélo à Lille, dont l'association.

L'ADAV organise également de nombreuses "manifest'actions" dans toute l'agglomération, comme en 1995 où elle met en scène l'inauguration fictive d'un double-sens cyclable. Enfin, en 1998, l'ADAV attaque en justice la Communauté urbaine de Lille pour faire respecter l'implantation d'aménagements cyclables lors de la création ou la rénovation de voirie, dans le cadre de la loi sur l'air. Cinq ans plus tard, le juge donne raison à l'ADAV. Le procès fera jurisprudence dans le monde du vélo. Le regard des collectivités sur l'ADAV évolue.

Depuis le début des années 2000, l'association dispose de salariés grâce à une convention avec la Communauté urbaine de Lille, renouvelée depuis tous les trois ans. Les partenariats ont profondément modifié les relations entre l'association et les collectivités, comme l'explique Michel ANCEAU : *« Avant, on était perçu comme les ayatollahs du vélo. Maintenant cela a bien changé. On n'est pas forcément d'accord avec les techniciens, c'est normal, mais il y a une écoute et ils comprennent beaucoup mieux nos attentes et nos demandes »*.

Aujourd'hui **l'association est reconnue comme force de propositions** en matière de déplacements à vélo par de nombreuses communes du Nord et du Pas-de-Calais, par la ville et la Communauté urbaine de Lille, le Conseil général du Nord, le Conseil régional Nord-Pas-de-Calais, la Direction régionale de l'environnement, Transpole (AOT Lilloise), etc.

En 2006, le Conseil général du Nord propose un partenariat à l'ADAV. Depuis cette date, le département consulte l'ADAV sur chaque projet d'aménagement cyclable, comme pour le projet de la ceinture du boulevard périphérique de Tourcoing. Une vraie satisfaction pour les partenaires. Sur ce projet, la participation de l'ADAV a permis de penser des aménagements propices aux différents types d'usagers, sur un secteur sensible regroupant quatre voies de circulation : flux séparés, insertion dans les intersections, sas, feux,... Avec le Conseil général du Nord, l'ADAV contribue à *"la sensibilisation des techniciens"*. Au CG 59, le vélo est maintenant intégré de manière transversale au sein de plusieurs services.

Et l'ADAV fait des petits. Elle crée des antennes dans toute la région (Arras, Béthune et Valenciennes) et dispose désormais de **plus de vingt correspondants locaux**. Cette organisation dense lui permet de suivre quotidiennement l'implantation d'aménagements cyclables et de faire remonter les doléances des cyclistes. Elle multiplie par ailleurs les activités de promotion du vélo et d'aide à la mobilité. C'est notamment toute l'ambition du projet d'Espace info énergie déplacements, qu'elle mène conjointement avec l'ADEME et la Région Nord-Pas-de-Calais. Son but ? Intervenir auprès des entreprises et répondre aux interrogations des usagers qui souhaitent une *« utilisation rationnelle des moyens de déplacement sur un trajet »* dixit Michel ANCEAU. Du vélo aux transports collectifs, en passant par le co-voiturage, l'ADAV promeut avant tout l'intermodalité et la transversalité.

www.droitauvelo.org

ADAV ©

Les actions : piédibus et étude des angles morts de camions (et aussi : manif'actions, marquage et diagnostic d'état des vélos...)

ADAV ©

Les fruits de la concertation : les vélos aux arrêts TC ou les bordures à niveau zéro (et aussi : 200 double-sens vélo...)

ANTENNE ARRAGEOISE

5 janvier : Arras, rencontre avec les services de la Ville pour l'implantation de nouveaux arceaux de stationnement. Droit au vélo remet une liste de priorités que la ville s'engage à reprendre. M. Anceau, O. Jandot.

26 janvier : CUA. Suite à notre demande par écrit de modification du Plan Local d'Urbanisme en matière de stationnement des vélos dans les bâtiments, nous sommes invités par le service Urbanisme à spécifier le contenu de nos recommandations pour en permettre l'application adaptée. O. Jandot, S. Torro-Tokodi.

ANTENNE DUNKERQUOISE

9 janvier : réunion de préparation du Salon du Vélo de Grande-Synthe (du 1er au 3 juin 2012) auquel l'ADAV participera, avec les animateurs sportifs de la ville. O. Cohen

12 mars : réunion de préparation de la Fête du Vélo à la Communauté Urbaine de Dunkerque (2 juin 2012, de 10h à 17 h) sur la place du centenaire, digue de mer à Malo-les-Bains. O. C.

20 mars : réunion de préparation de l'opération Au Boulot à Vélo, avec la DDTM à Dunkerque (31 mai et 1er juin 2012). O. C.

20 mars : réunion avec Véolia transport pour une présentation des actions de l'ADAV à Dunkerque. O. C.

ANTENNE BÉTHUNOISE

Béthune

12 avril : GTV. Rencontre avec la conseillère municipale en charge du plan vélo, le chargé des grands travaux, et un représentant des services techniques de la Ville,. Elle a été suivie d'une visite de terrain concernant les aménagements cyclables de la ville de Béthune prévus en 2012. Certains tracés nécessitent l'accord du CG 62, car des rues sont de leur responsabilité. L'ADAV souhaite en avoir la liste exhaustive, d'autant que une convention CG 62-ADAV a été signée il y a 2 ans. Elle engage les 2 parties à se consulter pour tout aménagement dont elles ont connaissance. L'ADAV souhaite connaître la liste des rues qui doivent être rénovées cette année pour que les tracés et/ou aménagements cyclables puissent y être incorporés. DSC à faire : Rues Renan, du Faubourg d'Arras, Gambetta (permet de relier le centre ville à la place Lamartine sans passer sur les pavés), rue de l'Université, rue de l'Abattoir, pour faciliter la sortie de la piscine. L'ADAV a listé une trentaine de rues en sens unique dont la plupart pourrait être équipée en DSC. La visite de terrain a permis de préciser les aménagements à faire sur les blds Hugo, Kitchener, place Joffre, Bld Kennedy, Rue du faubourg d'Arras, dont DSC en partie basse, DSC de la rue Renan et Pont Mendès France. Un plan au format A0, reprenant tous les aménagements horizontaux et verticaux, sera fait par Mr Burgalat avant la rencontre avec le SIVOM, il sera communiqué à L'ADAV. Une Fête du vélo est envisagée après les congés 2012. D.Dourlens et J.-P. Malchrowicz et S. T.-T.

Beuvry

Un repérage des rues pouvant être équipé en DSC a été envoyé à la mairie. 27 rues peuvent ainsi, à notre avis, être ouvertes à double-sens pour les cyclistes. Ce sont des rues résidentielles avec un trafic faible où la voirie fait en général plus de 3 m. de large. Cela représente plus de 5 km.

Artois Comm.

19 mars : une réunion a permis de faire le point sur les aménagements en cours ou prévus à la Porte Nord :

1/ RD 288 : entre le rond-point « Crocodile » et le grand rond-point de la porte Nord sur la RD 941 (accès à Cora). Une piste cyclable est en cours de réalisation : à double sens (bidirectionnelle) sur un côté d'une route, en partant du grand rond-point, elle est d'abord à double sens de 3m de large, sur 150 m. environ, puis, sur 500 mètres de long, en 2 voies de 1,5 m séparées par un terre plein d'un mètre de large avec végétation (selon Artois Comm. pour la beauté et l'écoulement des eaux).

L'ADAV regrette très fortement que sa demande de l'an dernier, à savoir : une seule piste de 3m. de large, permettant de se doubler, n'ait pas été prise en compte.

En effet, deux pistes cyclables unidirectionnelles d'1,50 m de large séparées par un terre plein central obligeront les cyclistes à se suivre durant plusieurs minutes, (le différentiel de vitesse entre les cyclistes -les lièvres, les intermédiaires et les tortues- est beaucoup plus important que celui des voitures,) car il faut au moins 2m de large pour chaque piste pour permettre aux cyclistes de se doubler en sécurité. Et la version de 2 fois 1,5m séparées par un terre plein est aussi plus onéreuse qu'une piste de 3 m. de large.

Béthune, mise à double-sens cyclable de la rue du Bois Dérobé dans le cadre des réaménagements en ANRU

De plus l'emprise de la végétation, qui ne sera jamais taillée en temps et en heure, rendra plus difficile cette circulation. Les travaux ayant été malheureusement lancés de cette façon, l'ADAV demande s'il n'est quand même pas possible de créer une zone de dépassement en reliant les 2 pistes sur une cinquantaine de mètres au milieu de l'aménagement. Mr Delelis répond que, vu l'avancement du dossier, ce n'est pas évident.

2/ ZI de Ruitz :

Présentation du projet d'aménagement de pistes et trottoirs entre le rond-point (intersection des RD 188 et 72) et la STA :

Par la suite, des pistes cyclables seront faites le long de la RD 188, jusque Barlin.

3/ Secteur du Moulin à Beuvry

La zone commerciale va s'étendre à partir de la rue Lamendin, du côté de la route de Lens (derrière l'ex garage BMW) le long d'une rue à créer où il est prévu d'y aménager une piste cyclable à double sens. Le croisement entre la rue Lamendin et la route de Lens doit être particulièrement étudié pour permettre la création de cette piste. L'ADAV a fait des propositions.

4/ Beuvry, près de l'hôpital

Projet de création d'une rue à sens unique entre la rue de l'Université de Béthune et la rue Delbecque (près de l'hôpital).

L'ADAV demande que la largeur de cette rue soit de 4,5 m. mini pour permettre un DSC (double sens cyclable). Cet aménagement, qui sera un raccourci « apaisé », améliorera la sécurité des cyclistes. D.D. et S. T.-T.

Hellemmes

13 avril : GTV. Reprise des échanges avec la Ville après deux ans de silence. Nos propositions faites en 2010 sont toujours à l'ordre du jour et pourront être présentées à nouveau. J.-D. Stelandre, S. T.-T.

La Madeleine

4 avril : Marquage contre le vol, dans le cadre de la Semaine du Développement Durable. Une quarantaine de vélos ont été marqués, dont les vélos de la Ville. J. B., Ch. Dewez, O. Dutel.

20 avril : GTV. Point sur les stations V'lille, au nombre de 7. La Ville nous présente un projet d'itinéraires jalonnés. Nous sommes réservés par cette proposition, et montrons notre préférence pour un traitement plus cyclable de la rue du Général de Gaulle, axe principal de la ville, l'un des itinéraires exposés doublant la distance en contournant cette rue. Possibilité pour les villes de bénéficier de l'installation par Lille Métropole de 1000 arceaux dans le cadre du déploiement des V'lille, au niveau des arrêts de transport en commun structurants. Les élus rappellent leur exigence qu'aucune place de stationnement auto ne soit supprimée. Sur le même principe que l'aide financière à l'achat d'antivol de qualité pour les habitants, une aide sera offerte pour l'achat d'éclairage efficace. Bilan du stationnement sécurisé dont les places sont réservées aux abonnés qui en font la demande. Les 30 emplacements sont en bonne partie déjà utilisés. La Ville réfléchit à l'implantation d'autres structures. Après quelques mois de fonctionnement des DSC dans les zones 30, l'ADAV demande d'en faire de même : rues Tissage, du Moulin, du Chauffour ainsi que l'avenue du Maréchal Leclerc, et que soit étudiée l'extension des zones 30 sur d'autres poches. S. T.-T.

Lambersart

20 avril : GTV. Relevé de 18 DSC effectifs sur la ville. La Ville a procédé à la location de V'lille en longue durée pour les services. 233 arceaux sont répertoriés. Lille Métropole propose la mise à DSC de nouvelles rues, qui pourraient être, après validation de la Ville, les rues Lalo, Nadeau, Volta, Ampère (mais passage de bus) et St-André (et prolongement continuité rue de Lambersart à St-André). Nous sommes informés que la rue Champêtre deviendra zone de rencontre à compter de septembre. Il est demandé à Lille Métropole de réévaluer la mise à DSC de la rue Pacot. La place Félix-Clouet est mise à l'étude à la demande de l'ADAV, ainsi que les rues Roche et Desmazières. Lille Métropole nous présente également le nouveau dispositif qui offre la possibilité aux cyclistes de tourner à droite (TAD) et tout droit dans les carrefours en T au feu rouge, au même titre qu'un cédez-le-passage. Une vingtaine d'intersections gérées par feu pourraient être concernées par la mesure. Une 1re liste sera fournie par l'ADAV. Il est également demandé à la Ville de lutter efficacement contre le stationnement gênant sur les aménagements cyclables. Des verbalisations régulières des contrevenants seront effectuées. La Ville se montre intéressée par l'offre de stationnement sécurisé mise en œuvre à La Madeleine. P. Delrue, J.-M. Roger et S. T.-T.

Lille

13 janvier : Rencontre avec Hervé Brisse (adhérent et musicien à l'ONL) et Jean-Pierre Lietar (musicien au Tire-Laine) pour la création de la fanfare à vélo lilloise La Déjantée. M. Anceau, É. Forest, J. Beaujean.

17 janvier : GTV Com. Planification d'opérations de marquage pour le grand public sur différents lieux dans la ville et à différentes dates, promouvoir les séances de remise en selle au bénéfice des nouveaux usagers du V'lille et projet d'organiser un jeu-concours Mes courses à vélo sur le même modèle que dans d'autres villes. Avis sur le film Deux roues libres pour grandir (témoignages de cyclistes sur leur pratique et point sur la politique cyclable) produit par la Ville dans le cadre du projet pédagogique global à l'attention des primaires. Suite des négociations pour l 'aménagement de stationnement sécurisé dans d'anciens locaux Numéricable. J. B., S. Torro-Tokodi.

24 janvier : Lille 3000. La Fête du vélo se déroulera bien le 2 juin à la gare Saint- Sauveur, en extérieur, et nous bénéficions si nous le souhaitons de la partie droite de la halle B. É. F., J. B.

Mise à double-sens cyclable de la rue Molière à Lille, « demande historique de l'ADAV »

2 février : Transpole. Point sur les propositions de Transpole et son soutien en matière de communication pour la Fête du vélo, et projet de séances de remise en selle à l'intention des abonnés V'Lille. J. B.

Réunion de préparation de la Fête du vélo lilloise avec les adhérents. J B.

13 février : Copil Grand-Place. Évaluation après 6 mois de fonctionnement de la zone de rencontre. Constat général du peu de changement avec la situation ancienne, les relevés de Lille Métropole montrant une fréquentation toujours aussi importante (10000 véhicules jour) et une vitesse moyenne dépassant les 20km/h. L'ADAV continue de penser, comme le collectif Place aux Piétons auquel elle est rattachée, que la piétonnisation serait la solution à privilégier. S. T.-T.

14 février : GTV. Stationnement : le rythme des implantations d'arceaux est maintenu, entre 140 et 160 par trimestre. Environ 100 seront installés par Lille Métropole dans le cadre du plan V'lille. Entretien : suite aux événements neigeux, nous interpellons la Ville pour savoir quel est son plan d'intervention. Le service entretien est convié et nous explique les différents degrés d'intervention en fonction de l'état prioritaire des voies. Le service doit s'équiper de nouveaux véhicules qui prendront en compte la particularité des aménagements cyclables. TAD : présentation par Lille Métropole. Il nous est proposé d'identifier une dizaine de carrefours à titre expérimental. Nous sommes réservés sur une nouvelle expérimentation, d'autres collectivités en France (Strasbourg, Bordeaux, Nantes) l'ayant déjà faite, elles ont démontré la pertinence de la mesure. Aménagements : plusieurs études sont balayées, les rues en zone 30 des Bois-Blancs, dont certaines pourraient passer à sens unique et DSC comme Bouguereau, Bruyère, Chaplin, Gavarni, Tell, Van-Oost et avenue de la Roseraie ; la résorption de la discontinuité rue Pierre-Legrand avec intégration d'une piste cyclable, qui ne nous semble pas opportune puisqu'elle réduirait la largeur de la voie dans le sens de circulation générale, nous lui préférons un DSC en bande même si nous aurions validé le profil avec la piste il y a quelques années (les retours d'expérience sur les DSC étaient encore rares) ; certaines rues du Vieux-Lille validées précédemment sont remises en cause par le service Transport de Lille Métropole qui craint pour le passage de la nouvelle navette, nous demandons des précisions à ce sujet ; la rue Brûle-Maison avec une bande étroite, qui ne nous semble pas recommandée ; Porte des Postes, suite aux actions de décembre l'ADAV demande la mise en aire piétonne des traversées pour permettre aux cyclistes qui le souhaitent une alternative au passage sur l'anneau avec les voitures, avant une refonte complète du secteur qui n'est pas à l'ordre du jour ; la réduction de la plupart des budgets remet à plus tard certains projets tels que des bandes boulevard Carnot. M. A., S. T.-T.

5 mars : CABB. Droit au vélo aura un stand sur la braderie des Bois-Blancs le 8 mai, qui a pour thème le vélo, et proposera 2 convergences. C. Herlin.

19 mars : Wazemmes l'Accordéon. Préparation de la Caravane Vanne ; les bénévoles seront sollicités pour l'encadrement de ce joyeux parcours, qui a lieu cette année le 20 mai. J. B.

22 mars : Réunion de préparation de la Fête du vélo avec les partenaires du village vélo (vélocistes, associations). J B.

Opération marquage place des Buisses. 40 vélos ont été marqués. J. B., A. Lalisse, L. Marot.

Code de la Rue : atelier aménagement et gestion de l'espace public. S. T.-T.

L'ADAV Y ÉTAIT
ANTENNE LILLOISE (SUITE)

6 avril : Dans le cadre de la Semaine du Développement Durable, séance de remise en selle avec les agents de la DIR Nord. J. B.
10 avril : Réunion avec le service Événementiel de la Ville pour l'organisation de la parade à vélo du 2 juin. J. B., H. de C.
GTV. Champagne en introduction pour la mise en zone 30 et DSC de la rue Molière, demande historique de l'ADAV. Stationnement : 170 arceaux sont retenus pour ce trimestre. TAD : après discussion avec d'autres techniciens de Lille Métropole, une nouvelle expérimentation ne semble en effet pas appropriée. L'ADAV pourra fournir une liste de carrefours sur des axes structurants qu'il lui semble prioritaire d'équiper. Aménagements : Présentation par la Ville d'une étude sur la porte de Verdun qui prendrait la forme d'un giratoire percé géré par feux. Nous demandons un traitement bidirectionnel pour les cyclistes. Par Lille Métropole : rue de Belle-Vue/du Long-Pot qui pourrait bénéficier de bandes cyclables. Devant le coût élevé (création de trottoirs et réfection de chaussée) et le peu d'incidence sur le réseau structurant, l'ADAV se montre réservée. DSC : rues Doudin et Rousseau dans le Vieux-Lille, une présentation de l'ensemble au conseil de quartier sera proposée en juin. Étude en cours pour mise à double sens général rues Royale et de la Bassée. Réfection du tapis rue Solferino vers Vauban, nous demandons le changement de sens de la bande cyclable pour plus de confort (pendant de la rue Giélée). Demande d'aménagement en aire piétonne de l'accès trottoir J.-B. Lebas en aire piétonne au niveau rue Solferino. Pas de nouvelles du Conseil Général concernant notre demande de marquage de couloirs bus rue du Faubourg d'Arras. M. A., S. T.-T.
13 avril : Pass Seniors. Organisation d'une journée événementielle le 8 juin avec 6 thématiques autour de l'activité sportive. Des séances théorique et pratique de remise en selle seront proposées par l'ADAV. S. T.-T.
16 avril : 2e réunion de préparation de la Fête du vélo avec les adhérents.
19 avril : GTV. Après sollicitation de la Ville concernant le problème du non-traitement systématique des cyclistes dans les chantiers en cours, nous avons rencontré les responsables concernés. Des réunions régulières seront prévues pour faire le point sur la bonne prise en compte des cyclistes. S. T.-T.
Conseil Lillois de la Jeunesse. Débat avec l'Automobile Club sur le stationnement en ville. S. T.-T.
2 mai : Gare Saint-Sauveur. Réunion pour la mise en place de la Fête du vélo. J. B.

Loos

28 avril : Point avec la Ville sur la Fête du vélo à Loos. Une convergence s'y arrêtera pour le pique-nique, et la Ville proposera boissons et petits cadeaux. J. B., P. C.

Quesnoy-sur-Deûle

18 janvier : GTV. Point sur le déploiement de l'offre de stationnement incluse dans le plan V'lille (28 sites sécurisés et 1000 arceaux aux abords des principaux arrêts de bus et stations de métro et de tram). Évaluation des propositions de LM pour l'aménagement à DSC des rues de Comines, Jeanne d'Arc (en partie), Poincaré, St- Vincent, toutes en zone 30. Il est demandé par la Ville d'étudier la rue Leclerc. Présentation du projet d'encorbellement du pont de la rue de Belle-Croix qui nécessitera de trouver des financements vu le coût élevé. Stationnement : une liste a été transmise à la Ville, des rencontres sur site se feront prochainement pour identifier les lieux précis à équiper. S. Héron, S. T-T.

Roubaix

22 février : Point avec la Ville sur l'implantation des futures stations V'lille et sur les axes prioritaires à étudier. L'accès à l'Eurotéléport sera étudié par les services communautaires et notamment l'étude de bandes cyclables sur le bd du Général- Leclerc. M. A.

Seclin

21 février : Sensibilisation sur la sécurité à vélo auprès des élèves de 5è du collège Demailly à la demande de l'Hôpital de Seclin, dont le parking est un lieu de passage des collégiens. C. Larivière, J. B.

Tourcoing

1er Février : GTV. Étude de l'implantation des stations V'lille qui doivent être opérationnelles mi 2012. La municipalité indique son souhait de les placer sur des espaces de stationnement auto. M. A.
13 février : GTV. Poursuite de l'étude de l'aménagement de la vaste zone 30 du quartier des Phalempins avec instauration de double-sens cyclables ; projet de double-sens sur le quai du Viaduc ; nouvelle discussion sur la possibilité ou non de réaliser un double-sens cyclable rue des Anges ; projets de double-sens rues de Renaix, du Riez, la Fontaine. M. A.
27 février : GTV. Réunion spécifique pour l'implantation d'une centaine de nouveaux arceaux sur la ville. L'ADAV remet une liste de priorités. M. A.
16 avril : GTV. Poursuite de l'étude de zone 30 avec DSC sur le quartier des Phalempins ; les comptages de la rue des Anges montrent une forte circulation de camions qui occasionne un problème de sécurité au débouché de la rue pour les cyclistes et rend le DSC difficilement réalisable ; étude de l'implantation d'abris à vélos couverts au Jardin Botanique, à la Médiathèque et sur la Promenade de la Fraternité M. A.

Villeneuve d'Ascq

7 février : Rencontre avec Atelier 2 à Villeneuve d'Ascq pour un partenariat entre l'exposition Entre Lacs et la Fête du vélo. M A., J. B.
20 février : Projet de convention avec la Ville pour les animations et actions de développement du vélo en 2012 (séances de remise en selle dans les quartiers, opérations sécurité éclairage, sorties PDE). M A., J. B.
23 février : GTV. Point sur les réalisations 2011 et les perspectives 2012 avec notamment le déploiement de l'offre V'lille sur la ville. M. A., F. Devred.
20 mars : Préparation du forum des mobilités, le 20 avril, avec l'inauguration du V'Lille à Villeneuve d'Ascq. Droit au vélo y tiendra un stand d'information, et proposera des circuits de découverte de la ville à vélo. J. B.
10 avril : Collège du Triolo. Sensibilisation à la pratique du vélo en ville auprès des élèves de 5è et 3è, et marquage des vélos. L. C., J. B.
12 avril : Réunion avec les services de la ville pour étudier l'implication de l'ADAV dans le cadre d'un partenariat avec la ville pour développer l'usage du vélo auprès des élèves de primaire. M. A.
20avril : Forum Mobilité dans le cadre de l'inauguration du V'Lille. Au programme, stand, marquage et circuits de découverte de la ville à vélo. M. A., G. L., J. B.

Nord : Inauguration de la piste APER qui intègre la réglementation spécifique à la circulation des vélos telle que le double-sens cyclable

AUTRE VILLE

Nieppe

21 mars : Réunion publique. Présentation du code de la rue par un bureau d'études et du système « vélo » par l'ADAV à la demande de la Ville. Projet de modification générale du schéma de circulation, avec mise à sens unique et DSC de rues fréquentées. S. T.-T.

L'ADAV Y ÉTAIT
ANTENNE VALENCIENNOISE

Valenciennes

Janvier : L'ADAV signe une convention de Plan de Déplacement Entreprise avec le Centre Hospitalier de Valenciennes. Des actions seront conduites par l'ADAV auprès des salariés pour les sensibiliser à utliser le vélo comme mode de déplacement. A. Legrand

7 février : L'ADAV rencontre la ville de Valenciennes pour une première réunion de préparation de l'édition 2012 de la fête du vélo «VAL 'EN CYCLES», programmée le 15 septembre. J. Beaujean. C. Bridelance et A. L.

16 mars : L'ADAV Signe du Plan de Déplacement Etablissement avec la Mairie de Valenciennes. A cette occasion la participation de l'ADAV à la commission de circulation de la ville a été actée. A. L.

19 mars : Réunion de l'ADAV avec le SITURV pour une validation, sur la commune d'Escautpont, d'un tronçon du projet tram de la ligne Valenciennes-Vieux-Condé. Présence d'élus, de techniciens du Département et du Bureau d'Etudes chargé du projet. Sur un important tronçon, la plate-forme du tram et le stationnement latéral vont faire disparaître la bande cyclable existante. La ville d'Escautpont doit proposer un itinéraire de contournement aux cyclistes. La Voie Verte des Gueules Noires passe à proximité, en parallèle de l'itinéraire du tram, mais son état ne permet pas aux cyclistes urbains de l'utiliser. M. A. et A. L.

19 mars : L'ADAV participe à sa première commision de circulation et déplacement de la ville de Valenciennes. Cette commission étudie les projets présentés et donne son avis sur l'opportunité de les réaliser. L'ADAV pourra présenter ses projets d'aménagements cyclables. Deux projets sont déjà déposés pour la prochaîne commission: la mise en aire piétonne, avec accès aux cyclistes, des trottoirs du Pont Jacob. Et un abaissemnt de bordure, dans un giratoire, pour permettre aux cyclistes d'accéder à l'aire piétonne qui longe la plate-forme du tram. A. L.

29 mars : À l'Université de Valenciennes, l'ADAV est reçue par le Président du SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) pour recueillir des informations sur la qualité du réseau cyclable dans l'agglomération. Des réunions publiques, dans le but de préparer le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) sont programmées en mai, l'ADAV est invitée à participer à ces débats pour intégrer le vélo dans les projets de l'agglomération. A. L.

2 avril : Centre Hôspitalier de Valenciennes, l'ADAV est reçue par la directrice déléguée au développement durable pour définir les actions, concernant le vélo, à mettre en place dans le cadre du Plan de Déplacement Établissement. A. L. et S. T.-T.

3 avril : L'ADAV participe à une réunion à la Mairie de Valenciennes pour préparer la fête du vélo : «VAL'EN CYCLES», l'Association Citoyenneté Routière est notre partenaire dans l'organisation de cet évènement. C.B. et A. L.

4 avril : Dans le cadre de la semaine du Développement Durable, invitée par Transvilles, l'ADAV est présente, en centre ville, avec un stand au sein d'un village Eco-Mobilité. N. Lecomte, C. B. et A. L.

5 avril : L'ADAV est invitée à une réunion de validation des aménagements de voirie sur l'itinéraire du tram dans les communes de Bruay sur Escaut et Fresnes sur Escaut. Le stationnement des vélos aux stations n'a pas été pris en compte dans le projet. Le SITURV nous propose de les définir pour les soumettre aux communes concernées. Un point important a été validé, les interruption de bandes cyclables, au niveau des stations de tram, ne seront plus marquées par un cédez le passage pour les cyclistes. M. A. et A. L.

13 avril : L'ADAV a participé à une réunion publique sur un projet d'extension d'une ligne tram en centre ville, allant de la Place du Marché aux Herbes à la Place Poterne. Ce tronçon transformera la rue de la poste, en rue piétonne, et dans les rues d'Amsterdam, Albert 1er et la rue de Mons, les cyclistes vont se retrouver sur une voirie étroite bordée par une plate-forme tram infranchissable. Cette situation ne va pas améliorer nos conditions de circulation. Trois stations tram de prévues et aucun arceau vélo, l'ADAV a rappelé le principe de la charte vélo du PDU de l'agglomération qui préconnise de prévoir du stationnement vélo. A. L.

16 avril : L'Association Environnement Mieux Vivre dans sa journée «Green Innovations Days» a invité L'ADAV, au PHENIX, à un repas débat sur le thème: «Quelle mobilité dans la ville». Au cours de la soirée, il a été beaucoup question du vélo qui semble convaincre un public de plus en plus large.

17 avril : L'ADAV a rencontré M. Dulieu, Conseiller Général du Nord, M. Dulieu nous a assuré du soutien du CG59 pour la fête du vélo, l'ADAV a pu également rappeler sa participation au Plan Cyclable du Département et souligner le besoin urgent de supprimer les points noirs sur les axes structurants de l'agglomération valenciennoise. L'ADAV a également déposé une proposition de VOIE VERTE sur l'itinéraire : Valenciennes, Marly, Saultain, Curgies, Jenlain et Wargnies le Grand, sur les friches d'une ancienne voie ferrée. M. A. et A. L.

Fresnes sur Escaut

17 avril : L'ADAV étudie, sur le terrain, l'itinéraire de la VOIE VERTE des Gueules Noires à l'endroit où elle croise le parcours du tram au franchissement de l'Escaut. L'ADAV proposera de conserver la continuité de la VOIE VERTE sur le trottoir du pont routier pour éviter un passage sur la voirie. M. A. et A. L.

PORTE DU HAINAUT

Saint-Amand-les -Eaux

8 février : Présentation des enjeux liés au développement du vélo dans la ville aux membres du Conseil des Sages intéressés par la thématique. S. T.-T.

24 février: Participation de l'ADAV à une journée dans le cadre du Plan Climat Territorial, le thème proposé est: Déplacements «quelles marges de manoeuvre et quels outils pour la commune ?» Le SITURV a présenté les résultats de son enquête ménage, les chiffres confirment la place importante réservée à la voiture comme mode de déplacement 65%, les transports en commun, malgré le tram restent à 7%, les deux roues sont comptabilisés globalement à 3%, la marche est à 24%. Ces chiffres montrent tout le chemin qu'il reste à parcourir à vélo... A. Houriez, A. L. et S. T.-T.,

CES VÉLOCISTES OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS

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

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

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

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

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

Pro Cycles 62
876 avenue de la Libération
Bruay la Buissière
03 21 53 52 58. -10 %

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 Verbrugghe
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%

Lille Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

9 janvier : Participation à la Commission Consultative du Service public Local des Transports. Présentation du projet du Tram-Train. L'ADAV demande dès à présent d'intégrer la place du vélo dans ce projet sachant que les lignes du tram-train se superposent au tracé du schéma directeur cyclable. M. A.

12 janvier : Rencontre avec T. Mabileau, responsable communication à LMCU, concernant la Fête du vélo : LMCU nous accorde gratuitement 120 panneaux d'affichage 2 m2. M. A., J. B.

26 janvier : 1e rencontre avec la chargée de mission modes actifs qui nous présente ses champs de compétence. Rattachée au Service Mobilité, son rôle est de coordonner les différentes thématiques concernant le vélo et la marche à pied au sein de l'institution. Elle sera dorénavant notre interlocuteur privilégié. M. A., S. T.-T.

3 février : Étude des enjeux de mobilité sur le territoire de la Zone de L'Union et plus particulièrement des attentes en termes de dessertes cyclables. L'ADAV rappelle la nécessité de saisir l'opportunité du chemin de halage du canal de Roubaix pour y favoriser les mobilités actives (marche et vélo) en plus du traitement des axes routiers Nord-Sud en prenant soin de favoriser l'intermodalité avec le métro, le tram et le TER. M. A.

14 février : Présentation de l'étude PDU du Territoire Est de la métropole (Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul, et le Val-de-Marque) et études des enjeux en termes de déplacements à vélo. M. A.

12 mars : Comité technique sur les enjeux du Territoire Est de la métropole. Les problèmes de coupures à résorber pour faciliter la circulation des vélos et des piétons est notamment mis en valeur. M. A.

15 mars : Copil sur la Voie Verte qui doit relier le canal de Roubaix au parc du Héron à Villeneuve d'Ascq. Si la voie verte reste en sable stabilisé, le passage des barrières qui limitent l'accès à la voie verte sera facilité par la réalisation de 2 ouvertures et à ces endroits d'un revêtement en dur qui empêchera l'apparition d'ornières et de flaques d'eau. M. A.

15 mars : Comité technique de la levée de la discontinuité de la Basse-Deûle entre Lille et La Madeleine. Le bureau d'études missionné par Lille Métropole présente la solution d'encorbellement sous le pont SNCF pour résorber la discontinuité et trois propositions de revêtement, dont deux de type roulant (béton et goudron). L'ADAV est satisfaite de voir cette demande ancienne prise en compte, à l'image de ce qui se fait aux Pays-Bas ou à Strasbourg pour favoriser l'usage des voies vertes dans le cadre des déplacements pendulaires également. S. T.-T.

19 mars : Rencontre sur le site de la zone de l'Union pour « tester » les arceaux imaginés pour le stationnement des vélos. L'ADAV demande à étudier une nouvelle forme d'arceau qui puisse véritablement permettre d'y accrocher correctement un vélo avec un antivol en U. M. A.

26 mars : Copil discontinuité Basse-Deûle. Présentation aux élus des propositions faites en cotech. Les travaux dureront trois mois et commenceront à l'été. M. A., S. T.-T.

16 avril : Carte des aménagements cyclables. Après sollicitation par mail des adhérents, nous faisons remonter les erreurs présentes sur la version de 2011 qui pourrait être actualisée à l'automne. M. A., S. T.-T.

17 avril : Rencontre avec le bureau d'études en charge de l'aménagement du parc de la Zone de l'Union. L'ADAV insiste sur le fait de valoriser le halage comme une voie verte à vocation utilitaire et demande à préserver une continuité à travers le parc, entre le bd d'Armentières à Roubaix et la zone proprement dite. M. A.

UTRVA (Unité Territoriale Roubaix – Villeneuve d'Ascq)

9 février : Roubaix, bd Beaurepaire, pistes unidirectionnelles dans le cadre du réaménagement inhérent à la mise en service de la nouvelle LHNS ; Wasquehal, projet de double-sens quai des Alliés. M. A.

27 mars : Réunion de terrain pour étudier les adaptations nécessaires sur les marquages des traversées cyclables déjà réalisés aux Quatre-Cantons, à Villeneuve d'Ascq, dans le cadre des travaux d'accessibilité du Grand Stade. M. A.

UTTA (Unité Territoriale Tourcoing – Armentières)

30 janvier : Étude de l'insertion des traversées cyclables sur le carrefour Hespel à Bondues ; contour de l'église de la Chapelle d'Armentières, choix des sens de circulation et DSC ; Tourcoing, projet de zone 30 rue de la Latte, requalification de la place de la Victoire. M. A.

21 février : Étude des projets de double-sens cyclables Quesnoy-sur-Deûle autour de la mairie ; projet de « sécurisation » de la route de Neuville à Halluin. L'ADAV demande de reprendre ce projet qui pénalise fortement les cyclistes. M .A.

29 mars : Études de différents projets de voirie ; Halluin rue de Lille, création de couloirs bus + vélo sur certains tronçons ou en approche des carrefours ; Tourcoing, projets de zones 30 et DSC rue de Vassy. M. A.

Inauguration du V'lille à Villeneuve d'Ascq en présence de G. Caudron (sur le vélo), M. Aubry et É. Quiquet

Pas-de-Calais
Le Département

11 janvier : Réunion pour étudier la conception d'un guide des recommandations cyclables à destination des services du Département et de ses partenaires (villes, agglomérations…). Ce guide se fera en partenariat avec l'ADAV. M. A.

8 février : Nouvelle réunion pour définir la table des matières envisagée. M. A.

8 mars : Poursuite du travail de rédaction du guide des recommandations cyclables du CG 62. M. A.

10 avril : Poursuite du travail de rédaction du guide des recommandations cyclables du CG 62. M. A.

Région Nord-Pas de Calais

14 décembre : Projet de partenariat avec la Région sur le même principe que les autres institutions avec lesquelles travaille Droit au vélo. Les missions, pour être complémentaires, pourraient concerner certaines des compétences du Conseil Régional différentes des autres collectivités (lycées, stationnement dans les gares, développement d'une carte régionale des aménagements pour faire notamment la promotion des véloroutes et voies vertes…). M. A., S. T.-T.

9 janvier : Réunion de préparation de l'inauguration de l'abri à vélos sécurisé de la gare d'Arras. M. A.

25 janvier : Réfection de la gare de Pont-à-Vendin. Nous sommes sollicités pour donner notre avis sur un projet de piste bidirectionnelle qui permettrait d'accéder au parvis de la gare. Nous demandons à privilégier un traitement cohérent de façon à ne pas interrompre les aménagements cyclables avant. M. A., S. T.-T.

17 janvier : Étude d'un projet de giratoire avec intégration d'aménagements cyclables à Avesnes sur la RN2 et nouvelle analyse du projet de pistes cyclables sur la RD 749 à La Madeleine entre la RD 617 et la Deûle. M. A.

19 janvier : Arrondissement de Lille. Présentation de la politique cyclable et des grands projets structurants. Le Plan Routier Départemental quinquennal (2011-2015) comprend 28 km d'opérations cyclables propres en plus de projets routiers qui en intègrent (51 km). Les grandes opérations pour 2012 sont l'axe Haubourdin-Loos-Lille (D941) ; La Madeleine-Lille-St-André (D749) ; le franchissement de la Lys à Armentières (D933) ; l'axe Linselles-Bondues (D64) et l'aménagement de la D760 entre Hem et Roubaix. Il est précisé qu'une enveloppe spécifique aux interventions d'entretien (bordures, améliorations mineures…) a été allouée par arrondissement. L'objectif de cette programmation est clairement de coordonner les opérations, d'uniformiser la matérialisation des aménagements et d'identifier les nouvelles opérations à mettre en cohérence avec le maillage. Les techniciens de Lille Métropole présents à cette réunion nous confirment qu'aucune vision pluriannuelle n'est pour l'instant envisagée et que les décisions budgétaires sont prises d'une année sur l'autre. M. A., S. T.-T.

20 janvier : Présentation du schéma directeur cyclable départemental. Le Conseil Général a fait appel à un bureau d'études pour identifier les axes à privilégier en fonction de différents critères relevant de leurs compétences (bassins d'emploi, présence de collèges…). Les priorités sur les arrondissements nous sont présentées. Il manque selon nous des précisions sur les axes internes à certains territoires tels que celui de l'arrondissement de Lille. M. A., S. T.-T.

24 janvier : Partenariat ADAV/CG. En raison de l'augmentation du nombre de sollicitations du Département, nous avons demandé à revaloriser la subvention allouée chaque année. Nous souhaitons également être mieux informés des opérations par certaines unités territoriales afin de pouvoir apporter notre avis en amont. Par ailleurs, nous aimerions être consultés pour les projets qui concernent les collèges, en renforçant leur accessibilité à vélo et en prévoyant du stationnement adapté notamment. La Mission Agenda 21, présente également, est intéressée par notre travail de sensibilisation qui pourrait bénéficier à leurs ambassadeurs et par extension aux agents. M. A., S. T.-T.

10 février : Comité technique de la véloroute Maubeuge – Ferrière qui permettra de relier la voie verte de l'Avesnois à celle de la Sambre. Étude et choix des différents tracés. M. A., L. V.

23 février : Présentation des cyclofiches concernant l'arrondissement de Lille des années 2010 à 2012. Jusqu'à présent, nous les transmettions sans suivi d'effet. Il semble que le Département soit prêt à solutionner rapidement certains des problèmes évoqués et puisse les intégrer dans l'enveloppe prévue pour l'entretien des aménagements. M. A., S. T.-T.

20 mars : Arrondissement de Lille. Journée entière consacrée au passage en revue des différents projets présentés par leurs responsables respectifs. Il s'agit pour l'ADAV d'émettre un avis technique sur la bonne prise en compte des cyclistes. Les différents secteurs concernés : un giratoire et des pistes cyclables le long d'un contournement en création à Noyelles-les-Seclin ; l'intersection de la rue d'Hespel et de l'avenue de Wambrechies à Bondues ; RD 208, piste entre Sequedin et Lomme ; projet de contournements avec pistes cyclables à Wavrin ; RD 941, bandes cyclables entre Haubourdin, Loos et Lille ; RD 617, bande cyclable dans le sens Bondues / Linselles ; RD 945, projet cyclable qui alterne bandes et pistes Erquinghem-Lys ; Loos, projet de bandes sur la rue Galilée qui inclut le pont qui relie Loos à Lomme ; Villeneuve d'Ascq, projet d'une piste au niveau du giratoire St-Ghyslain, bandes sur la rue de la Couture qui traverse la zone de la Pilaterie ; Mons-en-Barœul, projet de piste cyclable sur l'av du Barœul. M. A., S. T.-T.

28 mars : Présentation du projet de contournement Nord de Pont-à-Marcq avec prise en compte intégrale des cyclistes et aménagement d'un passage inférieur pour conserver la perméabilité avec La Planque au nord. M. A., S. T.-T.

28 mars : Copil sur le réaménagement de la place Sémard (gare) à Tourcoing. Le projet n'est pas encore « ficelé » du fait de la problématique du positionnement des arrêts de bus. Des aménagements cyclables, certainement sous forme de pistes cyclables seront réalisés. M. A.

5 avril : Dans le cadre de la Semaine du Développement Durable, séance de remise en selle avec les salariés du CG Nord. J. B., S. T.-T.

17 avril : Rendez-vous avec M. Dulieu, conseiller général du canton de Valenciennes Nord pour aborder à sa demande les priorités à inscrire sur le territoire et préparer l'organisation de Val'en Cycles. M. A., A. L.

AUTRES

Moniteurs cyclistes français (MCF)

3 avril : Montage par un représentant des MCF à Lille d'une vélo-école pour grands débutants et remise en selle. Réflexion sur un partenariat entre nos deux structures pour répondre à une demande croissante, à laquelle nous ne pouvons répondre que partiellement dans l'état actuel de nos moyens humains. M. A., S. T.-T.

Club des Villes & Territoires Cyclables

16 mars : Journée d'étude à Paris, présentation d'initiatives prises par certaines collectivités pour proposer des solutions aux zones d'ombre existant dans la réglementation cyclable (traitement des points noirs). S.T.-T.

AF3V

21 janvier : Participation au CA à Senlis. M. A.

17 mars : AG à Paris où l'on aborde notamment la problématique de la labélisation des véloroutes et des voies vertes avec l'intervention d'un représentant de l'ADFC, association qui représente les cyclistes en Allemagne. M. A.

5 mai : Participation au CA à Paris. M. A.

FUB

13-14 avril : Congrès FUB à Pau. La journée d'étude a porté sur le vélo en péri-urbain. M. A., Ph. D., Y. P., J. B.

CETE

22 février : Présentation par le représentant « vélo » de l'ensemble des documents techniques concernant les aménagements cyclables qui pourraient être diffusés à nos interlocuteurs des collectivités. Le Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (CERTU) prépare une fiche spécifique aux TAD qu'il nous soumet pour avis. M. A., S. T.-T.

22 mars : Visite terrain d'aménagements spécifiques sur Lille Métropole (chaucidou, pistes unidirectionnelles, différents traitements cyclables des giratoires). M. A., S. T.-T.

Préfecture du Nord

29 mars : Rencontre avec le directeur de cabinet du Préfet, qui souhaite s'entretenir personnellement avec les associations qui demandent des financements importants du PDASR. Pas de suites favorables à la proposition qui nous avait été faite d'une convention de partenariat, sur les termes duquel nous ne parvenons pas à trouver d'accord. M. A., S. T.-T.

ABRÉVIATIONS

CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement
Copil : Comité de pilotage
Cotech : Comité technique
CUA : Communauté Urbaine d'Arras
CUD : Communauté Urbaine de Dunkerque
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer (ex-DDE)
DSC : Double-Sens Cyclable
ESS : Économie Sociale et Solidaire
GTV : Groupe Travail Vélo
LHNS : Ligne de bus à Haut de Niveau de Service
PCT : Plan Climat Territorial
PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise
PDES : Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère régional
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Énergie
TAD : Tourne À Droite

9 janvier : PDES. DDTM. Validation du guide APER (téléchargeable sur le site de droitauvelo.org) comprenant les deux nouvelles pistes de type junicode complétées d'exercices de maniabilité et intégrant les nouvelles mesures du Code de la Route.

10 janvier : PDES. Rencontre avec une représentante du B'Twin Village, à sa demande, pour envisager la possibilité de partenariats pédagogiques et inviter les écoles à venir bénéficier des outils disponibles sur le site.

PDES. Réunion avec le coordinateur du pédibus de Baisieux pour estimer les besoins en terme de matériel et d'apport.

11 janvier : PCT Lille Métropole. Atelier habitat et l'énergie. Sélection des fiches action qui pourraient être retenues afin de remplir les objectifs de réduction des gaz à effet de serre sur le territoire. Rappel de la nécessité, en plus du travail sur les économies d'énergie dans les bâtiments, de veiller à la bonne accessibilité et au développement d'une offre de stationnement adaptée, à savoir l'intégration systématique du vélo.

18 janvier : PDES. Instruction des demandes de subventions accordées par la Préfecture du Nord dans le cadre du PDASR, dont un nombre de plus en plus important porte sur le vélo, notamment pour la réalisation de pistes telles que proposées dans le guide APER.

19 janvier : ADEME/GéoVélo. Présentation du projet et du déploiement possible à l'échelle de LM dans un premier temps. Expérimentation nécessaire sur un territoire limité pour imaginer son développement à toute la région.

1er février : DDTM. Rencontre avec le correspondant Sécurité Routière qui nous propose de réfléchir à un partenariat pérenne avec la Préfecture du Nord pour systématiser notre collaboration aux projets de sensibilisation.

Suivie d'une réunion de relecture du guide APER sur l'intégration de nos fiches-conseils dans le document.

3 février : Intervention à Lewarde pour présenter les leviers en terme de réduction d'émission de gaz à effet de serre dans le cadre du SCoT du Grand-Douaisis.

10 février : Évaluation avec le documentaliste du Centre Régional d'Information et de Documentation (CRID) de la MRES des différentes rubriques concernant la mobilité qui pourraient y être intégrées.

13 février : DDTM. Validation des dernières modifications apportées au guide APER.

14 février : PCT Lille Métropole. Atelier habitat et l'énergie. Passage en revue des fiches action envoyées par les participants. La réalisation d'une agence de l'énergie semble correspondre aux attentes du public et des acteurs, à laquelle nous souhaiterions rattacher la question de la mobilité.

14 février : Atelier du réseau Alliances. Les entreprises engagées dans un PDE échangent sur leurs pratiques et difficultés.

15 février : Région. Trame verte et bleue. Présentation des enjeux de cohérence écologique sur le territoire.

16 février : ESS et mobilité Lille Métropole. De nombreux acteurs de la mobilité ont été identifiés sur le territoire. L'objet de cette réunion est d'évaluer les besoins. Cette rencontre leur a par ailleurs permis de se connaître pour certains. L'idée d'une communication sur les services disponibles semble faire l'unanimité, notamment par la création d'une maison regroupant les acteurs.

23 février : Présentation des travaux du 16 février aux élus concernés.

24 février : PCT Scarpe-Escaut. Présentation du système vélo pour la mise en place d'une politique cyclable à l'échelle du territoire, qui comprenne aussi bien les aménagements que les services et la communication nécessaires à son appropriation par le public.

24 février : PDES. Point sur les activités existantes et préparation d'une réunion de promotion des démarches d'écomobilité scolaire à l'échelle de Lille Métropole, avec le partenariat de la chargée de mission Modes Actifs.

2 mars : PDE. Échange sur les champs de compétence du centre de ressources en matière de PDE et partenariat possible avec le réseau Alliances qui agit sur le territoire régional pour promouvoir les bonnes pratiques en la matière.

9 mars : ESS Tourcoing. La Ville a missionné un stagiaire pour évaluer les besoins en mobilité sur le territoire et voir quelles sont les offres existantes. Souhait de travailler en collaboration avec les villes belges voisines.

12 mars : PCT Lille Métropole. Plénière du groupe de travail transversal. Présentation des grands points de la stratégie que sont la gouvernance territoriale, l'évolution des réseaux et le développement d'un territoire intense.

15 mars : réunion nationale pour déterminer quel pourrait être le contenu d'une qualification des acteurs de vélo-écoles afin de répondre à une demande croissante de débutants ou grands débutants.

18 avril : PPA. 1re réunion de présentation générale des enjeux régionaux suite à la mise en conformité avec la réglementation européenne. Des ateliers thématiques permettront d'identifier des actions à mettre en œuvre pour répondre aux objectifs de réduction des nuisances.

19 avril : ESS Lille Métropole. Préparation d'une plaquette de communication sur les services à la mobilité du territoire coordonnée par l'APES (Acteurs pour une économie solidaire).

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 : .....

Le jour d'avant

Ceci est une histoire vraie. Seuls les noms ont été changés afin de préserver l'anonymat des protagonistes.

Je m'appelle Patrick Ebly et je suis né le 4 mars 1982. Mais c'est bien plus tard que commence cette histoire. Mon histoire.

Son point de départ remonte au dimanche 12 février 2012 où j'étais parti au marché de Fives sur la place Caulier. La femme accompagnant le vieillard au teint jaune et aux yeux globuleux qui faisait la manche sous le pont en massacrant un titre des Beatles que je n'arrivais pas à reconnaître, m'arrêta au moment où je leur donnais mon habituelle aumône dominicale.

En baragouinant dans sa mâchoire édentée, elle me tendit une bague. Argentée et ornée d'une pierre bleue, elle scintillait dans ce matin blême. La seule chose que je compris de son sabir fut : «Cadeau pour la familia».

La famille ! Pas de frère ni sœur et je suis célibataire. Mes parents William et Linda, sont décédés dans un accident de la circulation pulvérisés sur leur tandem par un camion qui ne les avait pas vus dans son angle mort. J'ai depuis ce jour funeste de mon enfance une aversion pour les transports motorisés et voue une quasi-religion pour le vélo.

Après quelques salamalecs lui signifiant ma gratitude, j'enfilais machinalement l'anneau au doigt sans nom.

La journée se passa bien sans m'en laisser un souvenir particulier si ce n'est de légers picotements à l'annulaire.

Ce n'est qu'au coucher en essayant sans succès de retirer le bijou, que je m'aperçus qu'il m'était impossible de l'ôter comme si mes doigts avaient gonflé. Après plusieurs essais infructueux en m'aidant d'huile de massage à l'argan et en vérifiant avec le gabarit de mes gants d'hiver, j'en arrivais à l'improbable conclusion que «mon précieux» avait rétréci.

Mais le plus incroyable restait à venir. Le lendemain matin en allant au travail, je ne croisais aucun VLS ou VLD. Étonnant au regard de cette température quasi-printanière. Au bout de quelques minutes de trajet, quelle ne fut pas ma stupéfaction de constater qu'il n'y avait pas de stations V'Lille aux endroits habituels. Celle du Mont-de-Terre semblait en réfection et celle de la place de Geyter avait disparu. Les marquages au sol indiquant les contresens cyclistes semblaient également s'être évaporés.

Croyant à un moment digne de la Caméra cachée, je m'arrêtais à un feu rouge. Mais ce fut la manchette des quotidiens affichés sur le kiosque à proximité qui me stoppa. Le Monde titrait: "Les manifestants de la place Tahrir". L'Humanité faisait sa une sur "Moubarak a dégagé ! ". Sur tous ces journaux, seule la date retenait mon attention : 11 février 2011. Il ne me fallut que quelques secondes pour comprendre que ce n'était ni un rêve, ni un cauchemar. Par je ne sais quelle sorcellerie, j'étais bien en 2011.

Désespéré par mon incroyable sort, je me mis à traîner le pavé fivois, indifférent à cette révolution arabe qui accouchait. J'errais à la recherche d'un moyen hypothétique pour regagner "mon époque" quand mon estomac se rappela à mon bon souvenir par une série de gargouillis : j'avais faim et surtout très soif. Après tout je n'avais ni mangé, ni bu depuis plus d'un an ! Il devait être aux environs de 20 heures et mes déambulations m'avaient mené près de chez moi, rue Mattéotti.

Par chance mon double de 2011 n'était pas chez lui car je me souvenais être parti à une cyclo-rando d'une semaine à cette période. Je passais la nuit dans mon lit après m'être restauré des restes du réfrigérateur sûr que le lendemain me ramènerait à la réalité.

Mais à mon réveil, cette folie ne s'était pas arrêtée ; sur la table du salon se trouvaient les photos de la Vélorution du 6 février 2010 à laquelle j'avais participé déguisé en Marty Mc Fly. Pas de doute sur la datation, je me reconnaissais nettement sur les photos figé à la hauteur du pont de Tournai, accompagné de mon vélo de l'époque, un Gazelle «trendy».

La quinzaine de jours environ qui suivirent défilèrent pour moi comme pour le voyageur imprudent de Barjavel sans en garder quasiment aucun souvenir. Je n'avais qu'une certitude ; chaque jour qui s'écoulait m'envoyait d'une année de plus vers le passé.

Je traînais dans le quartier à longueur de journée en cherchant un lieu où je pourrais dormir tout en étant certain de me retrouver le lendemain dans un endroit tout aussi tranquille l'année précédente.

J'avais également essayé de veiller afin de voir si cela suffirait à conjurer le sort. Mais rien, ni personne ne semblait arrêter ma machine à explorer le temps à rebours. Inexorablement à minuit, je reculais dans le siècle d'environ 365 jours.

Ce n'est qu'arrivé au début des années 90 que je me décidais enfin à faire quelque chose de ce qui m'arrivait. Après maintes réflexions, j'en étais arrivé à cette constatation en forme de pis-aller ; ce maléfice qui m'avait été jeté était peut-être une chance de prévenir la mort de mes parents et de la succession de tuiles et de malchances qui en avaient découlé et encombré mon existence.

Imaginez le pouvoir de celui ou celle qui connaîtrait les méandres de la destinée.

Je me mis d'abord en tête de modifier le futur afin de favoriser les transports doux au détriment des véhicules à moteur. Mon plan était simple ; il me suffisait de rencontrer les futurs élu-e-s en charge des déplacements afin de les conforter ou de les pousser dans ce qui allait être leur tâche des prochains mandats.

Ce fut peine perdue ! Au mieux, ils étaient incrédules et pour eux mon histoire était digne de HG Wells. Au pire, mon récit ne suscitait chez eux que moqueries ou menaces d'internement.

Mais je persistais, persuadé que des graines que je semais jailliraient les vélorutionnaires de demain.

Les jours passant vite, je distinguais années avant années une ville qui se recroquevillait sur la voiture.

Ici, c'était les travaux d'une voie rapide urbaine défigurant le quartier fivois et délogeant des centaines d'habitants.

Là, un rond-point dédié aux pavés et aux rails de tramway.

Plus loin, des pistes cyclables qui disparaissaient sous le bitume ou des ruelles qui se transformaient en autoroutes à bagnoles.

Je savais qu'il manquait une pierre à l'édifice; il fallait que je suscite la création de l'ADAV.

Quelques jours avant le 4 mars 1982, j'allais à la MNE pour y participer à la commission inter-associative, prélude de ce qui allait devenir l'association Droit au vélo.

Gilles L., Robert B. ou Jean-Pierre V. qui y étaient pourront probablement témoigner de mon insistance ce jour-là.

En 1980 le surlendemain, je persuadais l'UFC-Que Choisir, l'Union des Voyageurs du Nord , les Droits du Piéton, le Comité National des Usagers des Cycles et des Cyclomoteurs, les Amis de la Terre et la Délégation générale de Lille de la ligue française contre le bruit de lancer un appel « Pour le droit au vélo » après avoir publié une enquête sur les pratiques cyclistes de leurs adhérents. Ce droit au vélo qui deviendra une pétition et qui rencontrera un certain succès.

Cela fait dix ans jour pour jour que j'ai commencé mon voyage à rebours. Maintenant que je suis convaincu d'être arrivé à la promotion du vélo comme moyen de déplacement et d'avoir amélioré la sécurité des cyclistes, je vais finir mon existence à contresens du côté de la Mésopotamie d'il y a 5000 ans environ.

Dans une quinzaine d'années d'errance temporelle, je pourrais sûrement aider l'inventeur de la roue !

Ce récit écrit sur du papyrus a été trouvé dans une boîte en plomb scellée lors du creusement des fondations du futur siège de l'Adav. Situé dans le nouvel éco-quartier dit «FCB» à Fives, ce bâtiment à énergie passive a été inauguré le 12 février 2032. Une grille d'accord de guitare et une bague argentée surmontée d'une pierre bleue se trouvaient également dans le réceptacle dont la datation au carbone 14 le fait remonter au milieu du IX ème siècle avant notre ère.

Lors de la fête de présentation des locaux et de célébration du cinquantenaire de l'association, un musicien a joué cette grille d'accord (Ré-Do-Sol-La/ Sim-Solm6/ Ré-Sol7-Ré-Fa-Sol).

Un vieux fan des Beatles, Pascal M. a immédiatement reconnu la chanson « The Night Before » tirée de l'album «Help» paru à l'été 1965.

Patrick Eillum
Mont de Terre

Avril 2012

Illustration : Vue du quartier de Fives au IX ème siècle (tirée de la collection de M. Everard)

AGENDA

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

Les ateliers de réparation :

- à Lille au 62 rue de Wazemmes tous les 1ers samedis du mois de 10h à 12h et tous les mardis de 18h30 à 20h30;
- à Arras tous les 1ers jeudis du mois de 14h à 17h et le 3e samedi du mois de 9h à 12h.

Samedi 2 juin
à Dunkerque de 10h à 17h et à Lille de 9h à 18h, Fête du vélo (voir programmation ci-contre)

Dimanche 3 juin
à Bailleul de 10h à 18h, Journée sans moteur

Mardi 5 juin,
à Arras 20h, réunion des adhérents et sympathisants à la Maison des Sociétés

Samedi 9 juin
à Arras de 9h à 13h, Fête du vélo (voir programmation ci-contre)

Maercredi 13 juin
à Lille, de 18h à 19h30, pot d'accueil des nouveaux adhérents à la MRES

Jeudi 14 juin
à Lille de 1àh à 13h, opération marquage des vélos contre le vol à Wazemmes (angle rues Littré/du Marché)

Samedi 23 et dimanche 24 juin
à Saint Amand, stand à l'occasion du championnat de France de cyclisme

Vendredi 27 juillet
à Arras, passage de Dynamobile

Samedi 28 juin
à Valenciennes, passage de Dynamobile

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°70, doivent nous parvenir avant le 16 août

ACTUALITÉS

FÊTE DU VÉLO 2012

À LILLE

À DUNKERQUE

Pour **la Fête du Vélo**, place du Centenaire, sur la digue de Mer, derrière le Kursaal à Malo-les-Bains, **le samedi 02 juin, de 10 à 17 h**

Un parcours urbain en vélo de 5 ou 6 km à la découverte des aménagements cyclables (pistes, bandes, sas, contre-sens cyclables), départ vers 11 h

Un contrôle technique des vélos

Un stand d'information sur l'ADAV avec exposition de nos affiches et de matériel de transport d'enfants ; quizz sur le vélo en ville.

Pour **le Salon du Vélo,** Palais du Littoral à Grande-Synthe, **les 02 et 03 juin, de 10 à 17 h**

Un stand d'information sur l'ADAV avec exposition de nos affiches et de matériel de transport d'enfants ; quizz sur le vélo en ville.

Conférence de présentation de l'ADAV le dimanche à 16 h.

À ARRAS

l'heuro vélo
Journal dérailleur

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

Commission paritaire ISSN 12510602 ; périodicité quadrimestrielle. 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 : 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, Louis Bizalion, Daniel Dourlens, Philippe Delrue, Patrick Eillum, Xavier Galand, Brigitte Helle, Alain Legrand, Yves Maerten, Jean-Michel Pannecoucke, Tarcile Gaëlle Tang, Sébastien Torro-Tokodi.

Les articles parus dans l'Heurovélo sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association ADAV.

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.

Imprimé sur papier recyclé et encres végétales par les imprimeries DBPrint. Tirage : 1 600 ex.