



# Journal détailléur l'heure vélo

Septembre  
2012

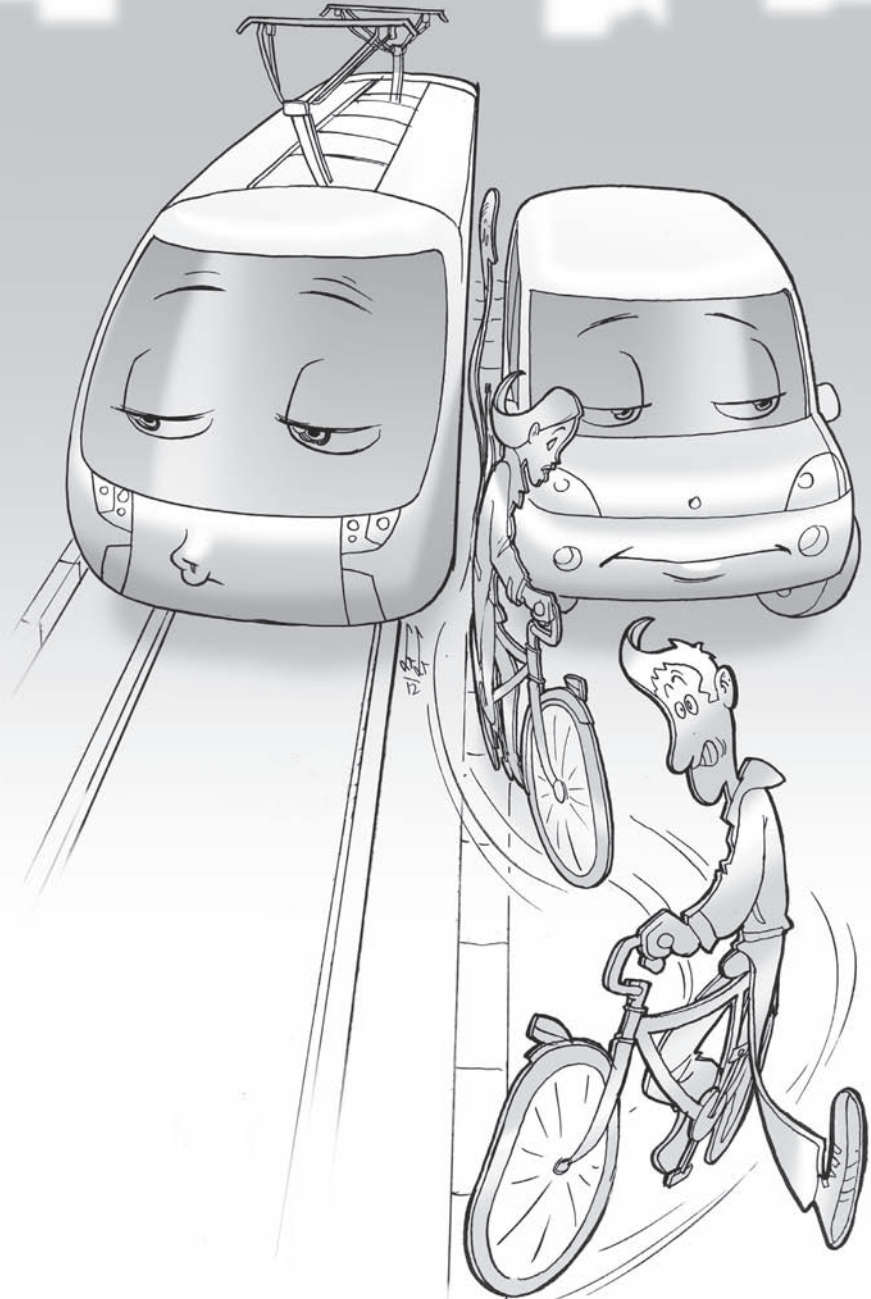
n°70

OPÉRATIONS  
ÉCLAIRAGE  
EN RÉGION

du 12 au 23 novembre

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

DOSSIER	P2	●
<i>Vélo et tram</i>		●
ÉDITORIAL	P3	●
CORRESPONDANTS LOCAUX	P4	●
<i>À Arras</i>		●
<i>À Béthune</i>		●
COUPS DE CŒUR ET DE GUEULE	P5	●
<i>Ma 1<sup>e</sup> Fête du vélo</i>		●
<i>La piste des grands boulevards</i>		●
SOCIÉTÉ	P6	●
<i>L'inspecteur Harry</i>		●
<i>L'an 01 du V'lille</i>		●
<i>Le RAVEL greenwashé</i>		●
VOYAGE	P8	●
<i>dans le temps</i>		●
<i>en Flandre belge</i>		●
<i>en Allemagne</i>		●
<i>en Italie</i>		●
<i>en Amérique</i>		●
L'ADAV Y ÉTAIT	P10	●
<i>Antennes</i>		●
<i>Institutions</i>		●
DIVERS	P14	●
LITTÉRATURE	P15	●
AGENDA	P16	●



**Dossier : vélo et tram,  
assurer leur  
cohabitation**

## Tram et vélo



Zone 30 mais plateforme enherbée et chaussée étroite qui ne permettent pas le dépassement d'un cycliste.

Si le crédo de l'ADAV est le vélo, l'association sait aussi pertinemment que contrairement à la voiture, le vélo ne peut se suffire à lui seul comme mode de déplacement (ou très rarement). Par contre l'alliance vélo et transport collectif permet dans bien des cas une alternative crédible à la voiture. C'est ainsi qu'à l'aube des années 1990, un des premiers combats et succès de l'ADAV a été de négocier avec la Région la possibilité d'embarquement des vélos dans les trains régionaux. Cette expérience, alors pilote, a aujourd'hui cours dans la majorité des TER de France. De la même façon, l'ADAV, dès sa création en 1982, a demandé le partage de l'espace avec les bus et donc l'autorisation de circuler à vélo dans des couloirs dédiés. Il a fallu attendre le milieu des années 1990 pour faire accepter cette idée sur la métropole lilloise et récemment dans les villes où nous intervenons. Aujourd'hui le tramway a le vent en poupe et l'on peut constater que les principales villes cyclables étrangères et françaises sont également dotées d'un tram et ont su profiter de la complémentarité entre ces modes : Strasbourg, Bordeaux, Gand, Eindhoven, Fribourg... Notre région se signale malheureusement par un contre-exemple notoire où l'arrivée du tram ne s'est pas traduite par une prise en compte du vélo et, pire, n'a même pas permis de juguler la part croissante de l'automobile : il s'agit de Valenciennes.

L'arrivée du tram, avec son emprise sur le domaine public, a considérablement modifié la répartition de la voirie disponible.

Sur la première phase, dans sa partie la plus urbaine, le vélo n'a pratiquement aucun aménagement cyclable, hormis de très courtes portions de bandes cyclables. Le cycliste se retrouve, le plus souvent, en situation de ralentisseur humain sur certains axes structurants, les voitures ne pouvant pas doubler les vélos en chevauchant la plateforme du tram, rendue volontairement infranchissable par sa hauteur (photo ci-contre). Dans les parties les moins urbaines, vers l'Université du Mont-Houy ou d'Anzin à Dutemple, une aire piétonne longe le tracé du tram et permet aux cyclistes d'avoir un itinéraire à l'écart de la circulation. Mais, ces cheminements en aire piétonne, ne sont pas jalonnés et leur accessibilité aux cyclistes n'est pas toujours prévue. De nombreuses interruptions, sans repères pour les cyclistes, n'incitent pas à l'emprunter. Par ailleurs, près des stations d'échanges bus-tram, les voies bus qui pourraient assurer une continuité aux aires piétonnes, ne sont pas autorisées aux cyclistes. Globalement, les cheminements pour les cyclistes n'ont pas été définis correctement.

La deuxième phase, vers Denain, reprend les critères précédents de cyclabilité en zone urbaine, mais en zone interurbaine sur une partie de l'ancienne voie ferrée des Houillères, la ligne de tram a une aire piétonne autorisée aux cyclistes assez intéressante. La «zone 30» a été utilisée sur ces deux premières phases, en zone urbaine, sur quelques tronçons pour atténuer les contraintes de partage de voirie, mais elle n'est pas assez contraignante pour les automobilistes et peu respectée.

Et, sur ces deux premières phases déjà en service, pas de prise en compte de l'aspect intermodalité vélo/tram. Aucun itinéraire de rabattement

vers les stations tram pour développer une intermodalité et absence totale de stationnement vélo à proximité des stations de tram, hormis à la gare de Valenciennes, pôle d'échanges : train, bus et tram. Mais ce stationnement couvert est désuet, simplement muni de quelques pince-roues, déjà vétustes, et les cyclistes attendent toujours un véritable abri vélo, sécurisé et muni d'arceaux. Globalement, les cyclistes sont pénalisés par l'emprise du tram sur la partie la plus urbaine du tracé de ces deux premières phases.

### L'arrivée prochaine de la ligne 2 aura-t-elle les mêmes conséquences sur la place du vélo ?

La ligne 2, Valenciennes - Pays-de-Condé est en cours de travaux, son étude est toute récente et nous aurions pu imaginer que le SITURV tirerait spontanément les leçons des deux premières phases. La voirie conduisant vers Condé est assez large et la plateforme tram, en voie unique plus étroite, permet sur de longues distances de maintenir, en plus du tram, des voies de circulation automobile, des trottoirs et des stationnements, une bande cyclable d'environ 1,50 m. Mais dès que la largeur disponible entre murs diminue, le stationnement est préservé ou même créé là où il n'existait pas auparavant, la bande cyclable disparaît systématiquement et le cycliste redevient ralentisseur humain sur de longues lignes droites. À chaque station, qu'elle soit simple ou de croisement, la bande cyclable s'arrête brutalement, avec un cédez-le-passage imposé aux cyclistes. Cette disposition devrait être corrigée.

Le stationnement pour les vélos aux abords des stations n'est toujours pas pris en compte dans l'étude, mais là également, une nouvelle étude a été lancée pour intégrer le stationnement des vélos sur le parcours. Le projet, en cours de réalisation, diminue sensiblement les longueurs d'aménagements cyclables sur un axe structurant à forte circulation. Mais nous pouvons encore espérer que le recours récent du SITURV à un bureau d'études spécialisé dans la prise en compte des modes actifs, apporte une réelle prise en compte des cyclistes dans cette 3<sup>e</sup> phase. L'ADAV a effectué un repérage complet du parcours avec un représentant de ce B.E, a exprimé toutes ses remarques sur le projet et formulé ses propositions pour améliorer la cyclabilité sur cette nouvelle ligne.

### Avant la DUP qui valide les projets tram et autorise les travaux : les réunions publiques de concertation et l'enquête publique

De nombreuses réunions publiques de concertation ont été organisées par le SITURV, dans les communes traversées et à chacune d'elles, les mêmes demandes reviennent :

- l'accessibilité des voiries aux voitures pendant les travaux ;
- la gêne occasionnée aux commerçants pendant les travaux et après la mise en service du tram ;
- et surtout, le stationnement des voitures, que les riverains souhaitent voir considérablement amélioré après les travaux.

Les contraintes ne doivent jamais peser sur la voiture et sur ces demandes, on rassure les automobilistes et les riverains. Et, en conséquence, les cyclistes sont contraints d'accepter une perte d'aménagements cyclables non négligeable et de subir les difficultés à circuler sur des axes structurants. Pas de prise en compte d'itinéraires de remplacement par les aménageurs. Et, interdiction de circuler sur la plateforme du tram.

La concertation avec les cyclistes est en panne et le vélo est actuellement, avec l'arrivée du tram, le principal perdant dans le Valenciennois. Seule consolation, il est autorisé à l'intérieur du tram pendant les heures creuses. C'est le constat que l'on peut faire après avoir assisté et participé à la plupart des réunions publiques.

### Bilan global sur les déplacements dans l'agglomération

La mise en service du tram aurait pu améliorer la part modale des transports en commun et diminuer celle des voitures. Mais le bilan sur les déplacements, après l'achèvement des deux premières phases de la première ligne de tram, contenu dans les résultats de l'enquête ménages réalisée fin 2011 est consternant.

La part modale de la voiture a encore progressé de 60 à 65% et celle

des transports en commun a stagné à 7% depuis l'enquête précédente qui date de 1997, la part du vélo étant tombée à 2%. Les contraintes sur la voiture étant restées trop insuffisantes, les transports en commun n'attirent que la clientèle captive. Ces résultats de l'enquête ménages révèlent un constat d'échec total, loin des objectifs fixés en 1997.

L'enquête réalisée par la FUB confirme sensiblement les difficultés rencontrées dans le Valenciennois. L'enquête montre, au niveau national, que la bonne cyclabilité reste faible sur les itinéraires tram en service, elle est mesurée à 17,65%, mais avec une évolution favorable sur les projets en cours où l'on espère atteindre les 80%.

**La prise en compte de l'intermodalité n'est pas encore convaincante au niveau national, cela rejoint aussi le constat établi dans le Valenciennois.**

Pour la concertation au moment des projets, l'enquête de la FUB rejoint nos constatations, il reste des progrès à accomplir pour une véritable intégration du vélo dans les aménagements et pour développer l'intermodalité.

Quelques exemples de propositions pour améliorer la cyclabilité sur l'itinéraire du tram :

- tout d'abord, développer la concertation avec les associations pour définir la place des cyclistes dans le projet ;
- privilégier les aménagements cyclables partout où ils sont possibles, même parfois au détriment d'une abondance de stationnements voitures, et les réaliser avec le moins d'interruptions possible ;
- étudier des itinéraires de rabattement vers les stations, complétés par des stationnements vélos de qualité afin de favoriser l'intermodalité.

Mais il existe des points durs où la largeur de voirie ne laisse qu'une voie de circulation étroite dans chaque sens qui ne permet pas de doubler un cycliste. Lorsque cette situation se produit sur un axe structurant, il devient très difficile d'y circuler à vélo. Il serait opportun d'étudier la possibilité pour les cyclistes de circuler sur la plateforme ou de permettre à la voiture de la chevaucher pour doubler les cyclistes.

**Bien se déplacer à vélo dans une ville apaisée.**

L'arrivée du tram dans sa ville devrait être une bonne nouvelle pour le cycliste, il devrait pouvoir partager agréablement la voirie avec ce nouvel allié destiné à diminuer la part de la voiture dans les déplacements urbains. Il nous reste à convaincre les aménageurs que le « vélo avec le tram » c'est bon pour la ville. Certains l'ont bien compris mais d'autres...

**Alain Legrand**

**correspondant à Valenciennes et administrateur**

### Caractéristiques des lignes de tram en service ou en construction dans le valenciennois

Ligne 1 : première phase, Valenciennes (Dutemple) - Famars (Université du Mont-Houy), 9,5 km, mise en service le 1er juillet 2006  
19 stations, itinéraire principalement en zone urbaine.

Communes traversées: Valenciennes - Anzin - Valenciennes - Marly - Aulnoy-lez-Valenciennes - Famars.

Voie double en site propre, principalement en axe central, plateforme surélevée infranchissable d'une largeur moyenne de 6,60 m.

Ligne 1 : deuxième phase, Valenciennes (Dutemple) - Denain (Centre), 8,5 km, mise en service le 1er septembre 2007

8 stations, itinéraire interurbain sur une ancienne voie ferrée.

Communes traversées : Valenciennes - La Sentinelle - Hérin - Oisy - Denain

Ligne 2 : troisième phase, Valenciennes (limite Anzin) - Pays de Condé (Vieux-Condé), 14 km, en construction

Communes traversées: Valenciennes - Anzin - Bruay-sur-l'Escaut - Escautpont - Fresnes-sur-Escaut - Condé-sur-l'Escaut - Vieux-Condé.

Deux types de voies :

voie unique en site propre et principalement en axe central, sur une plateforme surélevée de 15 à 20 cm, d'une longueur de 11,7 km

Largeur : 4,20 m (poteau support LAC\* en position centrale)

Largeur : 3,30 m (poteaux support LAC\* de chaque côté de la rue)

\*LAC (Ligne Aérienne de Contact) ;

voie en site banalisé franchissable sur une longueur de 1,9 km



## ÉDITORIAL

Tout comme le vélo, le tram a eu ses heures de gloire et ses déboires.

Au début du siècle dernier, la voiture a eu raison des transports en commun dans les politiques de déplacement, en milieu urbain. Tous les travaux d'aménagement regardent vers la voiture ; le partage de la voirie, on ne connaît pas ! Quelques rares exemplaires, construits pour durer, subsistent à travers le siècle : le Mongy qui relie Lille à Roubaix et Tourcoing ; le tram de la côte belge. Il disparaît dans de nombreuses villes.

Avec le PDU, la loi sur l'air lui apporte un nouveau souffle et un air de rajeunissement. Mettre en place un réseau de voies de tram est de bon ton pour une ville ou une communauté de communes qui souhaitent valoriser les modes doux, améliorer l'espace urbain, diminuer les nuisances de la voiture en ville.



Les cyclistes militent pour améliorer l'intermodalité ; dans l'installation d'un réseau cyclable, si nous souhaitons pouvoir embarquer nos vélos dans le tram, nous souhaitons du stationnement, des parkings relais afin de passer rapidement d'un mode à l'autre.

Nous souhaitons une requalification de l'espace urbain lors de la conception afin d'intégrer les notions d'itinéraires piétons et cyclistes sécurisés. Nous devons pouvoir franchir le réseau de tram sans crainte de chuter, la roue avant dans un rail de tram.

Tram et vélo roulent ensemble dans le sens d'une réappropriation de l'espace public ; toutefois, les cyclistes souhaitent une attention particulière afin de permettre à chaque mode de pouvoir circuler en toute sécurité.

**Philippe Delrue, militant cycliste**



## Du nouveau à l'atelier vélo d'Arras



Depuis janvier 2012, six valeureux bénévoles se sont réunis régulièrement pour travailler à la réorganisation de l'atelier vélo de l'ADAV à Arras.

Pour rappel, l'atelier existe maintenant depuis 3-4 ans dans un local prêté par la mairie. Le fonctionnement est différent de l'atelier de Lille puisqu'ici, on ne reçoit pas de public. On récupère des vélos via des dons de particuliers et via les déchetteries de l'Arrageois, on les retape et on les revend à bas prix lors de la Broc'à vélo annuelle d'Arras.

Ces réunions ont permis de redéfinir les objectifs de l'atelier et de faire le point sur le matériel à acheter, sur l'organisation spatiale du local (200 vélos à stocker, ça prend de la place...), mais aussi sur l'organisation des séances de réparation[s?] qui, maintenant, débutent systématiquement par une formation délivrée par notre coach Nicolas ou un de ses disciples... Le thème de la formation (freinage, dérailleur, roue etc.) est annoncé à l'avance pour que les bénévoles puissent s'organiser pour venir si ça les intéresse. On met ensuite en application ce qu'on a appris sur le stock de vélos à réparer (on a le choix...).



Bref, après pas mal de remue-méninges et de remue-ménage, ce mode de fonctionnement nous a permis de nous former (mais ce n'est pas fini, on se forme toujours...) et de remettre en état une quarantaine de vélos pour la Broc'.

Si vous souhaitez nous rejoindre pour nous donner un coup de main, même si la mécanique n'est pas forcément votre truc, vous serez les bienvenus. On se donne rendez-vous deux fois par mois en dehors de l'hiver (eh oui, le local n'est pas chauffé et est mal éclairé) un jeudi après-midi et un samedi matin.

Plus d'infos sur : [www.droitauvelo.org/spip.php?article439](http://www.droitauvelo.org/spip.php?article439) (ou taper «atelier vélo arras» sur un moteur de recherche).

L'équipe de pilotage de l'atelier d'Arras

### Protectionnisme

*Je désire conserver mes acquis... de conscience aussi je pense qu'il vaudrait mieux se vélo-respecter plutôt que de s'autodétruire.*

Dark vador

## CycloCampus Béthune : l'atelier ouvre ses portes en septembre



Ça y est : après un an de démarches, achats, réflexion, préparations, l'atelier de l'association CycloCampus Béthune ouvrira ses portes de façon régulière à partir de septembre.

Les étudiants ainsi que le personnel du pôle de Béthune pourront donc venir se faire aider à réparer leur vélo tous les lundis entre 12h30 et 13h30. L'atelier va également servir de support pédagogique aux étudiants de la filière logistique de l'IUT, qui pourront travailler sur l'aménagement d'un poste de travail, le stockage et la gestion des pièces détachées, la mise en place de fiches de postes etc. L'un des objectifs étant aussi de récupérer des vélos, de les retaper et de les vendre à des étudiants à faible prix. Après utilisation, ils pourront même les revendre à l'association pour récupérer leur argent. Si vous avez des vélos à donner dans le Béthunois, n'hésitez pas à nous contacter.

Plus d'infos sur :

<http://cyclocampus-bethune.ouvaton.org/>.

L'équipe de CycloCampus

## Béthune : ville de l'innovation pour les aménagements cyclables

En 2010, vous aviez pu découvrir un nouveau type de zone de rencontre où les vélos n'ont pas le droit d'être en double sens dans les sens uniques et où la voiture est reine.

En 2011, vous avez apprécié, je l'espère, les micro-bandes cyclables (1 m au lieu des 1,5 m recommandés par la réglementation quand on est à côté de voitures en stationnement), les pictos vélos sur des rues entières (alors que cet aménagement est normalement réservé à une rupture dans la continuité d'autres aménagements). Ne vous inquiétez pas pour ceux qui étaient en train de s'effacer, ils sont en train d'être repeints à l'identique.

En 2012, pour la rentrée, voici les micro-sas vélo sans bande d'accès (2,50 m au lieu de 3,50 m mini - souvent 4 ou 5 m). Rappelons que la principale fonction du sas vélo est de permettre au cycliste de se positionner au milieu de la chaussée devant les voitures pour pouvoir plus facilement tourner à gauche; avec 2,50 m de profondeur (parfois sur 2 voies de large) et les voitures qui mordent largement dessus régulièrement, ce ne sera pas facile...

Mais vous n'avez pas encore tout vu. En exclusivité nationale (du moins je pense), vous pourrez voir le premier sas vélo de rond-point, au cas où le cycliste aurait à prendre le rond-point à contre sens peut-être...



Mais je n'ai sûrement pas tout vu, j'ai juste fait mon trajet habituel, gare - boulot...

Tout ça est donc à découvrir très vite dans toute la ville de Béthune, ville de l'innovation pour les aménagements cyclables.

Pierre Tittlein

## Ma première fête du vélo

En ce samedi 2 juin, le temps est menaçant sur Lesquin. Peu importe, je suis au rendez-vous à 12h45 pour démarrer la convergence à vélo vers la place de l'Opéra à Lille. Jean est déjà sur place avec sa femme.



Finalement, nous partons à quatre, rejoints en cours de route par un cycliste de Valenciennes, venu tout spécialement pour l'occasion (en train tout de même !)

Premier arrêt : Sainte-Marguerite à Faches-Thumesnil, nous retrouvons quelques mordus, dont une personne retraitée qui trouve en cette journée, l'occasion de remonter sur son vélo.

La traversée de Faches-Thumesnil, ma commune, se fait calmement. Quel contraste avec Ronchin ! Un accueil hors normes nous y attend : un imposant groupe de cyclistes nous accueille. Je découvre Tilo, un chien qui trône fièrement dans le panier avant du vélo de son maître. Le

chien apprécie sa position. Un adjoint au maire nous propose un pot de bienvenue, agrémenté de pâtisseries, très apprécié de tous. La presse s'est invitée, et après quelques échanges, il faut déjà repartir.



Le trajet vers Lille est facilité par la pente descendante. En raison du nombre de bicyclettes, les voitures nous cèdent le passage. Nous reprenons aussi le monopole du bruit !

Le parcours nous propulse devant la gare Saint-Sauveur, que nous retrouverons en fin de parcours. Nous poursuivons boulevard de la Liberté, puis rue Nationale. La statue du P'tit Quinquin est admirée par des touristes, alors que nous filons vers notre point de ralliement, en passant par la Grand'Place.

Arrivés place de l'Opéra, c'est un orchestre hollandais à vélo qui nous accueille. Le rassemblement est impressionnant avec au moins 500 vélos. Le soleil devient moins timide, et agrémente la fête.

Il est 14h30 et l'ensemble du cortège s'engouffre vers la rue Faidherbe. Comme j'arbore un maillot noir « Fête du vélo », je me sens investi de la délicate tâche de bloquer la chaussée jusqu'au dernier départ de

deux-roues. Ouf, un cyclo-agent municipal prend ma relève. Curieusement, l'uniforme calme les automobilistes râleurs.

Le circuit emprunte la rue de Paris, une halte sur la Grand'Place ensoleillée, et c'est reparti vers l'Esplanade en passant par la rue Nationale, et le square Foch. Passage difficile square Daubenton où je dois bloquer la circulation pendant de longues minutes. J'échange quelques mots avec les automobilistes et motards impatients pour les rassurer. Sur le quai de la Citadelle, les occupants d'une péniche nous hêlent. Le boulevard Vauban nous permet de rallier Wazemmes. Rue Littre, les pompiers, amusés, nous encouragent. Il est vrai que le cortège est joyeux, les déguisements sont nombreux : on trouve, entre autres, des bikers, des triporteurs, un vélo taxi, des tandems, une fausse mariée, un atelier mobile, et un petit chien dans un panier, qui a chaud.

Après être passés devant l'ADAV, nous rejoignons la place Jean-Baptiste-Lebas, et enfin, l'arrivée : la gare Saint-Sauveur. De nombreux stands et animations permettent aux participants du cortège de terminer agréablement la balade.

C'était ma première fête du vélo, et je pense bien y participer l'année prochaine, en y invitant des amis cyclistes... et pourquoi pas vous, lecteur ? Rendez-vous en 2013.

**Christophe Deprick**

### Ça ne s'arrange pas

En voyant « l'expression « ciel voilé » sur le site de la météo, Dark vador a dit « Il va falloir que je trouve ma clé à rayon »

**Jean Dewavrin**

## COUP DE GUEULE

### Roubaix – Lille à vélo : quelle galère !

**La piste cyclable du Grand Boulevard devrait offrir toutes les conditions propices à l'utilisation du vélo : aménagement continu en dehors de la circulation auto, revêtement en bon état, parcours agréable... oui mais voilà, pour le cycliste qui y circule quotidiennement cela s'apparente vite à une galère : chaque feu oblige l'usager du vélo à attendre plus que de raison pour regarder passer les autos !**

Que dire de plus ?

Commençons notre parcours par Roubaix où le fameux « Fer à Cheval » carrefour maudit pour les cyclistes rend l'itinéraire incompréhensible. Voilà des années que l'on nous promet le remodelage de ce périmètre... mais il faudra encore faire preuve de patience même si un projet existe. La patience justement, la vertu que chaque cycliste doit maîtriser.

Le reste du tracé serait sans embûche jusqu'à Lille s'il n'y avait ces maudits feux. Entendons-nous bien, le cycliste dispose en moyenne de 8 secondes de « vert » ou d' « orange clignotant » pour traverser

les carrefours et il reste ensuite bloqué au « rouge » environ 2 minutes.

Ce handicap-temps fait que les 10 km entre le Parc de Barbieux et Lille-Gare, qui pourraient se faire en une demi-heure (cycliste moyennement entraîné qui fait le trajet toute la semaine), impose en moyenne 20 minutes supplémentaires pour l'attente aux feux. On comprend donc bien le manque d'enthousiasme de l'usager de vélo pour le respect de ces feux. Imposer une telle contrainte à l'auto serait inimaginable mais le vélo lui peut attendre... il est patient le cycliste et de toutes façons s'il roule à vélo, c'est qu'il a le temps, non ?

Et pourtant il y a une solution simple qui pourrait satisfaire l'usager du vélo :

- 1) Synchronisation des feux de la piste avec ceux de la chaussée centrale dont elle dépend.
- 2) Priorité à la piste cyclable par rapport aux véhicules qui la traversent pour passer de la centrale à la latérale.

Notre métropole se veut cyclable et ambitionne dans le cadre de son Plan de Déplacement Urbain de dépasser les 10 % de part

modale pour le vélo alors que la dernière « enquête ménage » montre que l'on stagne à environ 2 %. Cela ne pourra se faire qu'en cessant de brimer les cyclistes dans l'aménagement de nos voiries. Si l'automobiliste était confronté à autant d'obstacles que le cycliste sur son parcours, nul doute qu'il abandonnerait vite son véhicule au profit des modes actifs (marche et vélo) ou des transports en commun et les objectifs en part modale seraient vite atteints !

Pourquoi alors ne pas imiter ce qui se fait harmonieusement dans d'autres pays européens, (Flandre belge, Pays-Bas, Allemagne...) chez eux le vélo est systématiquement pris en compte au même titre que l'auto et n'apparaît pas comme une variable d'ajustement.

Ce ne sont pas de gros efforts pour nos décideurs, un peu de courage politique pour briser la sacro-sainte priorité à la voiture, mais quel soulagement pour les usagers du vélo, ceux qui utilisent ce moyen de locomotion pour se rendre au travail.

**Raymond Bodart**  
correspondant à Roubaix



## La dernière cible de l'inspecteur Harry

**Connaissez-vous l'inspecteur Harry ? Un flic aux méthodes expéditives, qui a décidé de ne pas s'encombrer d'un code pénal, fait hurler sa hiérarchie – bien contente tout de même de voir les membres de la pègre californienne tomber sous ses coups sans encombrer les cours de justice. C'est Clint Eastwood qui, dans les années 70 et 80, incarne ce symbole de la justice arbitraire.**

L'inspecteur Harry sévit encore, je l'ai rencontré. Au volant de sa Peugeot, de sa Mercedes ou de sa Seat, il fait trembler les cyclistes qui n'ont pas respecté le code de la route. Et les autres. Notre ami, qui lui connaît ce qui est juste et bon, ne supporte pas de voir les cyclistes prendre un contre-sens ou griller un feu, ce qu'il vous signalera sans tarder. Il se contentera peut-être de vous klaxonner, mais il pourra aller jusqu'à vous intimider en vous frôlant avec sa voiture. Qu'il s'agisse de ne pas dévier sa trajectoire, ou de la dévier justement pour vous passer plus près, pour lui c'est décidé : vous allez devoir payer ! Car l'inspecteur Harry ne vous en veut pas de lui avoir grillé une priorité, ou surpris et déstabilisé. Il n'agit pas pour son compte, il est au-dessus de la basse vengeance ou du coup de sang : il tient avant tout à faire respecter « la Loi ».

Signalons d'abord que l'inspecteur Harry ne connaît pas souvent son code. Il ne sait par exemple pas, ou a oublié, que l'usage inconsidéré de l'avertisseur sonore en agglomération pouvait donner lieu à une contravention. Il vous fait donc la leçon... en se mettant en délicatesse avec le code et en incommodant à 50 m à la ronde tout être doté d'un système auditif. Ou bien il n'a pas encore compris ce qu'était un contre-sens cyclable et ne décolère pas de vous voir prendre ce qu'il croit être un sens interdit (1). On peut difficilement blâmer un automobiliste de mal connaître les parties du code et les nouveaux aménagements qui concernent les cyclistes, parce qu'en effet ils ne sont bien expliqués qu'aux personnes qui s'intéressent à ces questions (2). En revanche, on peut le blâmer de nous faire ce qu'il n'aimerait pas qu'on fit à ses gosses, nous intimider en roulant trop près. On doit le blâmer de nous exclure de la communauté des êtres humains, qui sont tenus de se préserver les uns les autres sur la route.

Si l'inspecteur Harry (le vrai, celui du film), estropie et tue les salauds, au moins est-ce « œil pour œil, dent pour dent », tu tues une innocente et je te tue parce que tu es coupable. Alors que

l'inspecteur Harry sur quatre roues, dans son justaucorps de justicier, emploie des moyens quelque peu disproportionnés, même pour un sens interdit ou un feu grillé. Son coup de klaxon rageur pourrait nous désarçonner de surprise et nous faire faire une sale chute à 20 km/h, quant à nous frôler avec une tonne de métal capable de tuer en cas de choc, c'est le genre de geste qui fait passer les super-héros du côté obscur de la force.

L'Amérique progressiste n'a pas réservé un très bel accueil à « Dirty Harry », qui s'est rattrapé avec l'Amérique, disons, moins progressiste. La culture française, en revanche, est assez unanime à condamner les petits flics, les contremaîtres et les délateurs. Quand donc prendra-t-elle pour cible ces automobilistes jaloux de la liberté qui nous est accordée (ou que nous nous accordons parfois) à vélo, qui sont aigris de nous voir nous faufiler dans les embouteillages et prêts à tout pour que nos déplacements soient aussi malheureux que les leurs ? Il est plus que temps d'appliquer à nos comportements en bagnole l'esprit affranchi et anti-conformiste dont nous nous flattons par ailleurs.

**Aude Vidal**

*(1) Ayant eu l'occasion d'une (étonnamment tranquille) discussion de rue, à contre-sens autorisé dans le vieux Lille, avec l'inspecteur Harry, j'apprends l'une des raisons de sa mesure de rétorsion : il pensait que (avec mes 35 ans, mes kilos en trop et mon vélo à deux vitesses) j'étais une « bikeuse », que j'allais monter sur le trottoir, je sais pas, moi, assumer le fait d'être hors-la-loi... mais pas suivre mon petit bonhomme de chemin comme si j'étais dans mon droit.*

*(2) En caricaturant, les communications grand public pour nous faciliter la vie, c'est : « Cyclistes, faites-vous doubler à un mètre minimum ». Le code de la route se mue en code de la rue, les sas et contre-sens cyclables fleurissent partout, mais toutes ces évolutions ne sont jamais expliquées que dans des brochures que nous sommes les seuls à lire ! À quand une communication sur la problématique vélo qui s'adresserait à un public moins spécialisé, comme des campagnes auxquelles personne n'a pu échapper, les « Un verre ça va, trois verres bonjour les dégâts » ou les « Sur la route nous sommes tous fragiles » ?*

### De « Grande muette » à « Grande gueule »

Samedi 14 juillet, 19 heures. Je circule à vélo boulevard Painlevé. Deux fourgons militaires sont arrêtés devant le chantier de « l'Arboretum », l'un sur le marquage d'arrêt de bus, l'autre à cheval sur le trottoir et la bande cyclable. À hauteur de ce dernier, je dois donc faire un écart. Je fais un signe de la main à l'un des passagers en tenue de camouflage pour lui indiquer que son véhicule bloque la partie de route réservée aux vélos, m'obligeant à me déporter sur la voie des voitures : une petite prise de risque en cette soirée pluvieuse, alors que les automobiles sont en nombre anormalement élevé sur ce tronçon (le boulevard de la Liberté est bloqué pour la Fête nationale). Voici sa réponse, accompagnée d'un sourire narquois : « oh, je suis vraiment désolé, chérie ! ». Je regrette de ne pas m'être arrêtée immédiatement pour lui faire remarquer que son propos machiste me dérangeait encore plus que son attitude peu respectueuse à l'égard des cyclistes, surtout de la part d'un militaire visiblement dans l'exercice de ses fonctions.

**Amélie Poireau**

### Le vélo freinerait la libido des femmes

Le site Internet d'information scientifique Maxisciences relate dans un article du 29 juillet dernier ([www.maxisciences.com/libido/le-velo-freinerait-la-libido-des-femmes\\_art25875.html](http://www.maxisciences.com/libido/le-velo-freinerait-la-libido-des-femmes_art25875.html)) une étude menée sur 48 cyclistes femmes par un laboratoire de recherche en médecine de l'université de Yale aux USA. Il avait déjà été démontré que le vélo pouvait provoquer des dysfonctionnements érectiles et des neuropathies génitales chez les hommes. Il semblerait que la pratique régulière du vélo freinerait la libido des femmes. En effet, les pressions exercées par l'avant de la selle sur le périnée contribueraient à diminuer les sensations au niveau des organes génitaux. Les joggeuses, suivies pour comparaison, ne souffraient, elles, pas de ce problème.

Voici donc une information à garder totalement confidentielle. Si elle venait à être divulguée, les efforts de l'ADAV risqueraient de devenir plus difficiles !

Pour éviter cela, quelques conseils sont prodigués ... à suivre d'urgence ! Régler le guidon de la bicyclette plus haut que la selle ou utiliser une selle adaptée sans nez ou bec (comme sur certains vélos de facteur) afin de diminuer la pression sur l'entre-jambe. Pourquoi ne pas pédaler « en danseuse » aussi !

**Olivier Cohen**

### Chercher l'erreur

À Villeneuve d'Ascq, les logements étudiants doivent justifier d'une place de parking pour voiture. Une loi de la communauté urbaine bien appliquée ! Les résultats : des logements plus chers à la construction (entre 15 et 30% selon Les Échos du 31 mai), un étalement urbain encouragé, des parkings à moitié vides (et qu'on espère remplir), du macadam plutôt que des espaces verts, une imperméabilisation des sols accrue et pendant ce temps-là les étudiants accrochent leurs vélos aux réverbères et aux rampes d'escalier.

**Frédéric Devred  
Villeneuve d'Ascq**

## L'an 01 du V'lille

Quand vous lirez ce nouveau numéro de l'Heurovélo, le V'lille aura soufflé sa première bougie d'anniversaire. Ce système de vélo en libre service (VLS) est indéniablement une réussite et a incité nombre de personnes à se déplacer à bicyclette. Les vélos rouges ont largement augmenté la proportion de déplacements « doux » dans la métropole. Le VLS est majoritairement utilisé par des étudiants, lycéens et ce, quelle que soit l'heure, parfois très tardivement. Vu l'état imbibé de certains utilisateurs, le VLS métropolitain a certainement évité quelques accidents si ceux-ci avaient été au volant d'un véhicule. Autre succès, la diminution de la vitesse en ville car cet afflux de bicyclettes a aussi contribué à faire ralentir les automobilistes. L'exemple de la zone de rencontre de la Grand'Place de Lille est significatif malgré un accident grave au printemps.

Au moment où la pertinence du vélo en ville est évidente, quelle que soit la taille de la ville, Paris, Londres, Copenhague (30% des déplacements dans la capitale danoise), la crise de l'industrie automobile française résonne cruellement. Face à un prix du pétrole de plus en plus élevé, le moteur thermique s'essouffle en dépit d'un redéploiement annoncé vers les véhicules électriques.

Malgré la menace prévisible sur l'emploi des usines dans la région Nord-Pas-de-Calais, il faut se réjouir de cet essoufflement car les citadins subissent depuis au moins 40 ans des niveaux de pollution atmosphérique insupportables et mortifères : CO<sub>2</sub>, poussières, particules fines du diésel, ozone dont les consé-

quences sont dramatiques lors de périodes caniculuses comme celle de 2003. Une récente étude européenne concernant 12 pays et 25 villes démontre (Le Monde 3/3/2012) que l'exposition des populations urbaines à une atmosphère saturée de particules fines réduit de 2 ans (Bucarest) à 6 mois (Paris) l'espérance de vie, augmente le nombre de crises d'asthme (15%), de bronchites (23%) et de maladies cardio-vasculaires chez les plus de 65 ans (25%). Une autre étude parue dans la revue « The Lancet » estime que l'exposition aux particules est plus nocive pour la santé que l'alcool. Enfin, l'impact de cette pollution coûterait 31,5 milliards d'euros par an (frais d'hospitalisation, journées de travail perdues, etc...).

L'autre revers du système voiture thermique, c'est la violence routière. L'été 2012 a été particulièrement atroce pour les piétons « vulnérables ». À Paris, plusieurs piétons ont ainsi été fauchés et tués. Chez nous, quatre vieilles dames ont connu le même sort tragique à Roubaix, Avion, Wattrelos et Villeneuve d'Ascq. Pour deux d'entre elles, ce sont des voitures sortant d'un parking en marche arrière qui les ont écrasées. Enfin, un jeune cycliste de 7 ans s'est fait faucher par une voiture en plein village (Berlencourt-le-Cauroy) au milieu de l'après-midi ! Le site *Carbuster* souligne que, depuis l'invention de l'automobile, pas moins de 130 millions d'humains sont morts à la suite d'accidents.

Tous ces faits dramatiquement « divers » rappellent que l'automobile, avec ses vitesses indécentes et inutiles, impose sa loi dans l'espace urbain en dehors des rues piétonnes et des parcs. La limitation de la puissance

de des véhicules reste un tabou en France et dans nos sociétés modernes, comme on a pu s'en rendre compte quand les pouvoirs publics ont suggéré d'abaisser la vitesse maximale sur autoroute de 10 km/h. Associée à un machisme désuet et désespérant, la voiture puissante, le bolide, reste un fantasme largement répandu, il suffit d'entendre les désirs des gens s'ils touchaient le gros lot à la loterie : une grosse berline allemande ou italienne. Pour certains automobilistes, on peut parler de véritable addiction à la vitesse, entretenue par des médias vivant de la publicité payée par les constructeurs (Renault et Peugeot sont les plus gros prescripteurs).

À l'heure où le gouvernement tente de soutenir la filière voiture électrique qui a l'avantage de combiner le zéro émission de gaz à effet de serre et une vitesse relativement basse, il est à craindre qu'il faille attendre l'épuisement des ressources pétrolières pour que nos sociétés décrochent définitivement de ce mode de transport aberrant aux conséquences de plus en plus dramatiques. Rappelons ici que le premier piéton tué par une automobile était un habitant de New-York en 1899, soit quelques années à peine après l'invention du moteur à explosion. À cette époque, les voitures ne dépassaient pas les 40 km/h !

Yves Maerten

## Le Beau Vélo de RAVeL, trop beau pour être honnête ?

Samedi 30 juin : fête du vélo à Tournai organisée par « le Beau Vélo de RAVeL ». Le RAVeL est un réseau de voies vertes wallonnes empruntant les berges et les lignes de chemin de fer désaffectées. Quant au « Beau Vélo de RAVeL », ce serait, dicit Wikipédia, « une initiative de l'animateur de la RTBF Adrien Joveneau ». Il s'agit donc d'une émission abondamment sponsorisée tant de manière institutionnelle que privée autour de promenades à vélo sur les chemins du Réseau RAVeL radiodiffusées sur les antennes de la RTBF. Donc samedi 30 juin, surprise : la Grand-place est noire de cyclistes (plusieurs milliers) prêts à s'engager en troupe serrée pour une balade dans la campagne à l'entour. Très bien... mais... mais...

Malaise : en temps ordinaire, il se trouve que je me rends à Tournai à peu près une fois par semaine. Sur les 45 km du parcours (aller-retour), c'est bien le diable si je rencontre 3 ou 4 cyclistes. À la grille du Conservatoire où je me rends, je suis bien le seul à attacher mon vélo. Et en face, devinez quoi ? Un bon grand parking bourré de... Inutile de vous faire un dessin. Où sont donc les vaillants coursiers de ce beau samedi ? Où se terrent-ils ? D'où viennent-ils ?

Rudy Demotte, président de la Région wallonne, tout fier de s'être rendu à la fête à vélo répond à quelques questions... « le Tournais est une terre de cyclos » nous dit-il. Vraiment ? Au fait Monsieur le Ministre-Président, les autres jours, vous l'enfourchez votre bécane ? La question ne lui sera pas posée.

Peut-être une génération spontanée de pédaleurs a-t-elle été engendrée par la promesse d'un brunch offert aux 2 000 premiers inscrits à la balade et d'un concert en plein air donné en fin d'après-midi par la chanteuse Héléne Ségara. J'apprends aussi que des navettes gratuites ont été affrétées depuis Liège, Bruxelles, les Ardennes... repas gratuit, concert gratuit, transport gratuit... Qui paye ?

Et là malaise encore : la publicité omniprésente d'Electrabel, principal

producteur et fournisseur d'électricité belge (sans compter Lotto, MinuteMaid, les AP assurances, et bien d'autres...). Que vient faire Electrabel dans un rassemblement de cyclos ? N'y aurait-il pas là comme un parfum de « greenwashing », vous savez ce procédé marketing consistant à associer une image verte (le vélo pour le coup) à une entreprise dont l'activité n'a rien à voir avec la défense de l'environnement ? Et « la célèbre et charmante Héléne Ségara » qui se mêle au bon peuple pour donner en toute simplicité le départ de la balade et nous gratifiera de son show en soirée, c'est bon pour l'image ça, c'est cool. Alors merci qui ?

Le clou : un écran publicitaire géant, vous savez de ceux qui fleurissent justement en ce moment dans les faubourgs de Lille, mais encore plus grand : l'expression parfaite de notre société de gâchis : inutile sauf à nous faire surconsommer, énergivore, dispendieux en coût de fabrication sans parler de celui du recyclage.

Mes bien chers sœurs et frères vélocipédistes, vu l'ampleur des défis, peut-être que la contribution de la petite reine dans le grand combat environnemental est minuscule. Ce n'est pas une raison pour nous faire « récupérer » (un terme de vieux soixante-huitard) de façon éhontée. Le temps d'un merveilleux samedi ne soyons pas les figurants consentants de ce qu'il faut bien appeler une opération de propagande (tout le monde il est beau, tout le monde il fait du vélo) comme dans Tintin au pays des Soviets, les gentils marchands ayant remplacé les terribles tyrans d'autrefois. Ne donnons pas notre caution à une entreprise purement commerciale. Même l'ambulance, de rigueur en cas de gros rassemblement, était bariolée – c'est la première fois que je vois ça, mais peut-être que je ne sors pas assez – des annonces des commerçants du coin : c'est dire...

Denis L.

Pour étayer mon propos, voyez les sites :  
[www.rtbef.be/vivacite/article\\_30-juin-tournai?id=7785104](http://www.rtbef.be/vivacite/article_30-juin-tournai?id=7785104)  
[www.rtbef.be/video/v\\_le-beau-velo-de-ravel?id=1741175](http://www.rtbef.be/video/v_le-beau-velo-de-ravel?id=1741175)



## Mon vélo : une machine à remonter le temps

Cette année, deux lieux de vacances nous ont permis de voyager dans le temps.

### Étape 1 : l'avenir

Nous nous sommes tout d'abord rendus aux Pays-Bas - téléportation en 2030 :

- des aménagements cyclables partout
- une convivialité exemplaire : c'est plus facile de se dire bonjour à vélo qu'en voiture
- des panneaux indicateurs pour les cyclistes...

### Étape 2 : le passé

Après deux semaines aux Pays-Bas, nous nous installons dans la Somme ; retour en 1970 :

#### - jour 1 : la plage

Je m'adresse à la réception du camping : « quelle est la route pour aller à la plage à vélo ? » . réponse : « je ne sais y aller qu'en voiture : il faut prendre à droite en sortant du camping. »

Nous suivons donc les panneaux indicateurs et nous nous retrouvons sur une belle nationale en ligne droite où la vitesse est limitée (en théorie) à 90km et plein d'automobilistes pressés d'atteindre la plage et peu disposés à partager la route ... ne reste plus qu'à prier (surtout avec deux enfants de 7 et 10 ans).

Arrivée à Quend-Plage, panneau à l'entrée de la ville : « stationnement interdit sur trottoir au plus de 3,5t »...traduction : « piétons faites demi-tour ». Dans la ville, enfin une piste cyclable, qui fait de nombreux détours pour arriver à la plage (la route pour les voitures, elle, est toute droite) ; on y trouve des stops un peu partout, y compris pour que le Quennois

puisse sortir son 4x4 de sa propriété privée en ayant la priorité.

Arrivée à la plage. Quelques pinceroles dans un coin pour attacher les vélos. Attention, vous risquez d'avoir des difficultés pour repartir, nos amis motards se garent devant et bloquent le passage. Il y a par contre d'énormes parking voitures à proximité de la plage.

Après la plage, direction l'office de tourisme : « comment fait-on pour rentrer au camping ? » réponse « on a une piste cyclable ! » ... « mais ça ne va pas dans notre direction... » . Je me résigne à acheter une carte IGN pour trouver des petits chemins pour éviter cette maudite nationale, quitte à faire quelques kilomètres de plus. On a réussi, mais au premier chemin de cailloux, ma fille se casse bien sûr la figure. Mais nous avons choisi entre ce risque là ou celui de se faire renverser par une voiture.

#### - jour 2 : les courses à Rue

Rue se trouve à une dizaine de kilomètres du camping ; pas d'aménagements cyclables pour y aller mais pas de nationale... ouf . Arrivés à Rue, nous faisons le tour de la ville. C'est le paradis des automobilistes : des voies larges, du stationnement partout, des parkings pour garer sa bagnole. Pour être



objectifs, nous avons quand-même trouvé deux aménagements cyclables : des pinceroles tordus devant la mairie, et devant un supermarché. Vu la largeur des routes, il y aurait de quoi réaliser de superbes bandes cyclables.

Je passe sur le reste des vacances. C'était aussi déprimant : une politique en faveur de l'automobile digne des années 70. Par rapport à la Hollande, on a donc réellement eu l'impression de faire un bond de 60 ans dans le passé.

J'invite les élus de la communauté de commune Authie-Maye, des villes de Rue, Fort-Mahon et Quend-Plage, du département de la Somme à entrer dans le 21ème siècle. Les touristes se tourneront à l'avenir vers des lieux « vélos-friendly », des endroits où ils ne voudront pas être à quelques mètres des ballets de voiture pour faire bronzette. Je vous invite à vous désintoxiquer du pétrole... dans quelques années, il n'y en aura plus ! Le propre du politique ne devrait-il pas être d'anticiper l'avenir ? Savez-vous que sur un emplacement automobile, on peut mettre des arceaux pour huit vélos ? Savez-vous qu'une voie verte est amortie en 4 ans maximum ?

Quant à vous, amis cyclistes, renseignez-vous avant de partir en vacances sur les politiques de déplacements des collectivités. Savez-vous que les Pays-Bas sont à 150km de Lille ?

En tout cas, de mon côté, j'ai retenu la leçon...

**Yannick Paillard - Tourcoing**

## Paradis du vélo !

On a beau le savoir, passer quelques semaines en Allemagne cet été nous a fait revivre ce plaisir et cette facilité procurés par l'organisation et les espaces prévus pour les piétons, les cyclistes et les usagers du train.

Partout, de Berlin aux petites villes, chacun a sa voie pour circuler tranquillement.

Dans les trains inter-villes, même à grande vitesse, pas d'obligation de réservation, pas de compostage, mais de grands espaces pour les vélos, en vrac avec quelques poussettes et fauteuils roulants... Il est également possible de prendre son vélo dans tous les autres transports : métro, bus, trains locaux... Lorsque, exceptionnellement, la place est limitée, c'est précisé ; sinon, cela va de soi.

Dans chaque gare, même de petite ville, on trouve une Radstation (vélostation) comprenant un parking vélo sécurisé (en plus des espaces et arceaux à l'extérieur), un service de location de vélos et tandems, un service de réparations, avec la présence de personnel qualifié sur une large amplitude horaire... et un service Info-tourisme permettant de s'informer dès l'arrivée, sans avoir à chercher l'Office de tourisme pour trouver un plan...

Les locations de vélos se trouvent aussi dans de nombreux autres endroits, avec toujours du matériel de très bonne qualité et pas de caution à verser.

Qu'est-ce qu'on attend ?

**Pascale Pavy**

## Bon plan pour parcourir les Flandres à vélo

Pour ceux et celles qui souhaitent faire du cyclotourisme en Belgique et plus particulièrement du côté flamand, il existe un site génial qui permet de faire son itinéraire. Le site c'est [www.fietsnet.be](http://www.fietsnet.be) (bien sûr c'est en flamand donc il faut réussir à comprendre).

On dispose d'une carte qui répertorie toutes les pistes cyclables. On clique sur les numéros que l'on veut suivre et le site calcule les kilomètres à parcourir. Par exemple, pour relier les villes de Menin à Courtrai, il faut suivre les numéros de pistes cyclables 75, 3, 8, 9, 10, 19, 20, 36 soit 15,4 km. Les panneaux avec les numéros de pistes sont généralement verts et très faciles à trouver. On peut voir à quoi ils ressemblent sur le site.

Quand on clique sur un numéro de piste, on a l'itinéraire qui apparaît dans une fenêtre sur le côté. Si on veut effacer le numéro précédent on clique sur *Verwijder laat toegevoegde traject*. Si on veut effacer tout l'itinéraire on clique sur *Verwijder volledige route*. Si on veut imprimer son itinéraire on clique sur *Print de wegbeschrijving* puis on clique sur *Print knooppuntenstrook*.

Et voilà bonne route sur les super pistes cyclables belges !

**Adeline**





## Les bonnes surprises des vacances à vélo

**Partir deux à trois semaines avec son vélo, et quelques sacoches judicieusement remplies, procure l'impression d'avoir voyagé très longtemps. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il n'est pas nécessaire de préparer longuement son départ. Il suffit d'avoir le matériel et le vélo adapté ainsi qu'une vague idée de sa destination : longer la Loire ou les Pyrénées ne demandera pas les mêmes efforts. Pour le reste, on peut se laisser guider par quelques recherches internet, une carte au 150 000<sup>e</sup>, et surtout les offices de tourisme situés sur le chemin et les rencontres fructueuses. Pas de guide de voyage qui alourdira les bagages. Et on roulera en toute tranquillité en France comme chez nos voisins européens.**

On pense rapidement aux Pays-Bas et à la Suisse, champions des itinéraires et de la signalisation cyclables. On s'est laissé surprendre en Italie et en Espagne, à peine passé la frontière. « *Il piacere della scoperta in bicicletta* », « *la Ruta del carrilet* »... doux noms quand on cherche au hasard des voies vertes et routes apaisées, sans suivre nécessairement d'Eurovélo. On a trouvé en Lombardie (autour de Milan et Crémone) et en Catalogne (de Ripoll à Girona) des cartes et livrets gratuits très bien renseignés, fiables et précis : fiche technique, détails sur les zones d'intérêt et l'hébergement, cartes de qualité, descriptif bienvenu. À peu près rien à redire sur la signalétique en chemin, agrémentée régulièrement d'un plan d'ensemble et de panneaux d'information touristique. Les itinéraires et les paysages sont séduisants ; on longe des cours d'eau, traverse des forêts, jardins maraîchers, villages coquets et villes de patrimoine.

On a eu moins de chance en France côté dépliants et itinéraires : modeste copie au format A5 pour une voie verte trop sablée, signalétique suffisamment mauvaise pour s'égarer, offices de tourisme parfois mal renseignés... On se débrouille très bien

autrement, grâce à un formidable potentiel pour le cyclotourisme : très nombreux campings et villages, réseau important de petites routes, diversité des paysages et du dénivelé... Nos régions commencent cependant à améliorer leur offre d'itinéraires balisés et de publications dédiées.



Outre les itinéraires découverts par hasard, les bonnes surprises sont nombreuses pour les cyclotouristes qui semblent décidément attirer la sympathie. En Irlande un vélociste reste bien après l'heure de fermeture de son magasin pour prendre le temps d'une réparation. Dans les Pyrénées françaises un voisin de camping profite de ses courses

pour rapporter une emplette indispensable ; une dame vous offre ses services de couture. En Italie, dans un camping rempli, on vous trouve malgré tout un joli coin, avec en prime une bière fraîche. Sans compter, partout, les bons plans glanés ici ou là ; et ceux qui vous aident dans les trains, vous offrent bonbons, café, fruits du jardin, ou par exemple un coup à boire parce qu'on vous avait repéré deux heures auparavant avec vos sacoches Ortlieb. Ces occasions-là sont plus rares quand on passe ses vacances en voiture...

L'ADAV conserve dans ses bureaux des itinéraires cyclables en France et ailleurs. Ils pourront vous donner des idées de voyage. On peut les consulter mais aussi y contribuer en déposant à l'ADAV les cartes et dépliants rapportés dans nos sacoches !

**Nathalie Sédou**

## Ginger Ninjas : des vélos pour des concerts !

**La musique est sur les routes.**

**Les groupes sont sur les routes.**

Tandis que les ailes de Paul Mc Cartney chantaient « Jet », ce « Band on the run » pourrait bien chanter « Bike ». Car ce groupe n'a tourné ni en avion, ni en Tour Bus, ni même en van. Non. Ce groupe part en tournée... à vélo !

Ils s'appellent les Ginger Ninjas !

Voici sûrement une expérience parmi d'autres, mais l'histoire vaut le détour, et démarre en 2007 : ce groupe possédant entre autres une batterie, un violoncelle, des amplis et guitares électriques transporte tout le matériel à vélo, de la Californie au Chiapas (Mexique); 8 000 km !

Les vélos utilisés ici sont des vélos Xtracycle, possédant des capacités de chargement impressionnantes et équipés de systèmes de production d'électricité.

En 2007 : une centaine de spectacles donnés le long des routes, dans les villes et villages, dans des lieux improbables et dont l'électricité nécessaire à la sonorisation est générée par les vélos au moment des concerts.

La question semble évidente et cruciale : mais qui pédale pour produire l'électricité si le groupe joue ?

La réponse est simple, participative et tout autant évidente : le public !



Les vélos, installés sur le bord de la scène accueillent le public, qui pédale pour la cause de l'amplification et de la planète...

Voici une expérience clairement économe, sociale, qui permet d'aborder la musique amplifiée live d'une manière nouvelle. Il est bien entendu que l'énergie est utilisée précautionneusement, et que sa précieuse valeur est rappelée : « Nous utilisons des systèmes audio et d'éclairage d'un rendement excellent, la rareté de l'énergie nous contraint de repenser notre consommation; dans nos habitations contemporaines, le mur, couvert de prises électriques, ressemble à une source illimitée d'électricité, bien entendu ce n'est pas

le cas. Nous devons donc nous le rappeler sans cesse et l'économiser ».

Il s'agit en fait d'une large communauté (musiciens, cyclistes, techniciens, vélocistes...) qui développe, recherche et travaille dans ce sens : utiliser l'énergie des vélos pour (entre autres) produire de l'électricité afin d'amplifier et générer des sons. Une communauté californienne ultra créative et active pour la culture vélo et son autonomie; qui donne des ailes... Sont également visibles des systèmes d'éclairage et de visibilité extrêmement efficaces, des appareils cyclo-électroménagers assez amusants : le vélo-blender, le vélo-glacier...

Un festival musical cycliste a vu le jour à San Francisco : le public vient à vélo, l'énergie des concerts est générée par les vélos.

Ce principe se répand petit à petit aux États-Unis, en Europe et sûrement ailleurs; à quand un festival cycliste sur Lille ?

Quelques liens internet pleins d'infos (vidéos, infos techniques, musicales, communautaires...) :

<http://gingerninjas.com/>

<http://www.xtracycle.com/>

<http://www.rockthebike.com/about/>

**Gilles Anquez**

# L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

## ANTENNE ARRAGEOISE

29 mai : CUA. Préparation d'un événement pour la Semaine Européenne de la Mobilité. S. Torro-Tokodi.

21 juin : Rencontre avec Nico, journaliste de Radio PFM, pour l'enregistrement de deux émissions d'une heure trente sur la place du vélo à Arras dans le cadre de l'émission « Ma cité m'a dit » (émission d'urbanisme populaire). L'interview permet de faire un état des lieux, d'expliquer notre démarche, de présenter l'atelier-vélo, etc. L. Coveliers, B. Duquesne, O. Jandot, P. Tittlein.

27 juin : Commission de circulation (Ville d'Arras) O. J.

10 juillet : 2<sup>e</sup> réunion de préparation de la Journée de la mobilité. O. J.



## ANTENNE BÉTHUNOISE

### Béthune

20 juin : Point sur les aménagements qui vont être réalisés en 2012. La Ville va demander au SIVOM de réaliser les aménagements suivants : double-sens cyclables sur les rues de l'Abattoir, du Faubourg d'Arras (dans sa partie en sens unique), le chemin des Bateliers, les rues Gambetta, Renan, de l'Université et entrée rue Zola ; des bandes cyclables sur les rues Victor Hugo et Kitchener, 3 des 4 tronçons de la place du Maréchal Joffre, partie rue Fg d'Arras dans le sens de la montée ; amélioration des aménagements existants sur les avenues Kennedy et W. Churchill et le pont Mendès France. Commande de 130 arceaux vélo. D. Doullens, S. Geneste.

## ANTENNE VALENCIENNOISE

### Petite-Forêt

7 juin : Réunion sur le terrain, en présence des services techniques et d'un élu, l'ADAV est accompagnée des représentants de l'association Citoyenneté Routière. Un ensemble de rues à sens unique dans des quartiers en «zone 30» est étudié, au cas par cas, pour une mise en Double Sens Cyclable. La plupart des Double Sens Cyclable ont été jugés réalisables dans cette réunion avec, dans certains cas, des dispositifs d'accompagnement à mettre en place. La validation sera proposée aux élus en septembre. S. G. et A. Legrand

### Saint-Amand-les-Eaux

20 juillet : 1<sup>ers</sup> contacts avec les services techniques de la Ville qui souhaite repenser la place du vélo suite à un questionnaire envoyé aux habitants début 2011, dans lequel une majorité s'est exprimée sur la nécessité d'intégrer le vélo dans les politiques d'aménagement, notamment la réfection du centre ville. La prise en compte des modes actifs fait également partie des engagements pris dans l'élaboration du plan climat territorial. Une prochaine réunion est fixée en vue d'élaborer un schéma cyclable cohérent et prenant en compte nos observations. S. T.-T.

### Saint Saulve

3 juillet : Présence de l'ADAV à la Salle des fêtes de la commune de Saint-Saulve, à une réunion publique organisée par le Conseil Général, en présence d'élus locaux, pour présenter le projet du contournement nord de Valenciennes. Ce projet concerne les communes de Raismes, Beuvrages, Bruay sur Escaut et Saint-Saulve. Cette voie nouvelle, la RD375, longue de 5,2 km ne comportera qu'un faible tronçon réservé aux modes doux. L'enquête publique concernant ce projet devrait être réalisée cet automne, l'ADAV prendra connaissance du dossier et participera à l'enquête publique pour y donner son avis sur l'intégration des cyclistes. N. Lecomte et A. L.

28 juillet : *Dynamobile* a fait étape à Saint-Saulve où les participants ont été hébergés à la salle des sports Pierre de Coubertin. L'ADAV, avec l'Association Citoyenneté Routière, est allée accueillir le groupe de cyclistes, au site Minier

## ANTENNE DUNKERQUOISE

24 mai : Remise en selle à l'intention des agents de la Ville de Dunkerque. S. T.-T.

31 mai et 1<sup>er</sup> juin : participation à l'opération « Au Boulot à Vélo » organisée par la DDTM. O. Cohen  
2 juin : participation à la Fête du Vélo. Bénévoles.

5 juin : réunion à l'Agence d'Urbanisme de Dunkerque sur les projets de valorisation des berges de canaux (mises en place d'itinéraires cyclables). O. C., S. T.-T.

5 juin : 1<sup>er</sup> participation à l'assemblée générale de la Maison de l'Environnement de Dunkerque. O. C.

15 juin : CUD. Point sur le traitement des cycloflèches, à transmettre au fil de l'eau aux services compétents après un 1<sup>er</sup> tri effectué par l'ADAV, organisation de GTV plus réguliers à l'image de ceux de Lille et info sur l'installation de 10 points d'éco-compteurs dans le courant de l'été. S. T.-T.

28 juin : CUD. Rencontre avec l'élue en charge des déplacements pour demander une révision de la décision de la CUD de réduire de plus de moitié le montant de notre convention de partenariat. O. C., S. T.-T.



### ABRÉVIATIONS ADAV Y ÉTAIT

Copil	: Comité de pilotage
CUA	: Communauté Urbaine d'Arras
CUD	: Communauté Urbaine de Dunkerque
DDTM	: Dir <sup>e</sup> Départementale des Territoires et de la Mer
GTV	: Groupe Travail Vélo
PCT	: Plan Climat Territorial
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
TAD	: Tourne-à-droite autorisés aux feux

d'Arenberg, pour les accompagner jusqu'à Saint-Saulve. Un petit bout de balade agréable avec nos amis cyclistes belges. C. Bridelance, N. L. et A. L.

### Valenciennes

9 mai : Centre Hospitalier de Valenciennes, dans le cadre de la convention signée entre l'ADAV et le CHV pour son PDE, l'ADAV a participé avec les services techniques de l'hôpital au positionnement d'arceaux vélo, pouvant être utilisés par les salariés et les visiteurs. Le local vélo existant, sécurisé, étant excentré par rapport à l'ensemble des bâtiments, il est encore fort peu utilisé et réservé aux seuls salariés. C. B. et A. L.

1 juin : Centre Hôpitalier de Valenciennes, l'ADAV a organisé une opération marquage vélos sur toute la journée, 16 vélos ont été marqués, le chiffre paraît faible comparé au nombre de salariés, mais l'opération sera probablement reconduite en espérant une meilleure sensibilisation du personnel.

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

6 juin : Mairie de Valenciennes, l'ADAV participe à une réunion préparatoire à «VAL'EN CYCLES» avec les services de la ville et Citoyenneté Routière. S. G., C. B. et A. L.

2 juillet : Préparation et reconnaissance du parcours de la balade de VAL'EN CYCLES par l'ADAV avec la Police Municipale et l'Association Citoyenneté Routière. A. L.

6 juin : Préparation de Val'en cycles, point sur les participants, le programme, le matériel nécessaire et la communication. S. G., A. L.

7 septembre : Préparation de Val'en cycles, point sur le plan de la Place d'Armes, le matériel nécessaire, les horaires de montage, etc. C. B., S. G., A. L.

Conférence de presse pour Val'en cycles. S. G., A. L.

### Valenciennes Métropole

27 juin : Réunion dans les locaux de Valmétropole pour une présentation du Plan Climat Territorial de la communauté de communes du valenciennois, l'ADAV est concernée pour des actions sur le développement du vélo comme mode de déplacement. S. T.-T. et A. L.



# L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

## ANTENNE LILLOISE

### Lambersart

1<sup>er</sup> juin : Conférence de presse sur la politique cyclable de la Ville. P. Delrue, S. G., J.M. Roger.

### Lille

30 mai : PDES. Réunion avec les services de l'Action éducative pour mettre en place de démarches de type pédibus dans les écoles maternelles et primaires du Vieux Lille suite à une demande des parents d'agir contre l'insécurité aux abords des établissements scolaires. S. T.-T.

13 juin : Code de la Rue. Présentation par un prestataire du plan de communication prévu à la rentrée de septembre avec moment fort lors de la semaine de la mobilité. L'idée retenue est d'axer le message sur les dimensions réglementaire et pédagogique. S. T.-T.

25 juin : GTV. Point sur les arceaux vélo du 2<sup>e</sup> et du 3<sup>e</sup> trimestres, au total 416 arceaux vélo seront posés en 2012 par la Ville ; les arceaux communautaires seront posés d'ici la fin de l'année. Tourne-à-droite au feu : 2 axes structurants sont proposés pour être équipés en priorité. Etudes : l'étude concernant les rues d'Emmerin, Destailleurs, etc. dans le quartier du Faubourg de Béthune n'est pas encore réalisée ; quelques études de double-sens cyclables sont encore en cours dans le quartier du Vieux-Lille ainsi que Lille Sud, la ville souhaite un plan global du Vieux Lille intégrant toutes les études pour fin août ; un certain nombre de double-sens cyclables ont été refusés par le service Transport de LMCU (rues de la Barre, Bouchers de Perthes, de l'Hôpital Militaire...). La piste cyclable bidirectionnelle sur le bd Schuman sera réalisée pendant l'été 2012. Le réaménagement de la piste cyclable rue de Solferino en bande cyclable est à l'étude. Une étude de bandes cyclables sur les rues de Belle Vue et du Long Pot est en cours. S. G., S. T.-T.

27 juin : Réunion sur la mise en place des tourne-à-droite au feu rouge à Lille. Deux axes prioritaires seront traités, 1-Nord/Sud : de la place des Chasseurs de Driant au Faubourg de Roubaix en passant par la rue d'Isly, rue Nationale, Grand Place, Faidherbe et le Corbusier ; 2-Est/Ouest : du Mont de Terre au pont Léon Jouhaux en passant par le pont de Tournai, le bd Hoover, Louis XIV et bd de la Liberté. Chaque carrefour de l'axe 1 est étudié, au total ce sont environ 80 panneaux qui seront posés. M. Anceau, S. G.

4 juillet : Réunion sur la mise en place des tourne-à-droite au feu rouge à Lille. Etude de l'axe 2, 70 panneaux devraient être posés sur cet axe. Les deux axes représentent 48 carrefours à traiter. M. A., S. G.

5 juillet : Visite d'un espace pouvant servir à du stationnement vélo résidentiel dans une copropriété. Echange sur les possibilités d'aménagements. S. G.

20 juillet : Réunion ZAC Arras-Europe. Les travaux ont démarrés en



juillet 2011, le traitement de la piste bidirectionnelle n'est pas évident, la réunion a pour but de trouver des solutions à ce traitement. Il est question de l'accès à la piste au niveau des intersections, Droit au vélo souhaite qu'elle soit accessible à toutes les intersections ce qui nécessite des abaissés des bordures, tous les interlocuteurs autour de la table n'y sont pas favorables. Droit au vélo souhaite également des abaissés de bordures à zéro pour les accès/sorties de piste, tous les interlocuteurs ne sont pas d'accord. S. G.

6 juillet : GTV Communication. Encadrement du Ch'ti Bike Tour qui se déroulera le 26/8 au départ de Lille ; mise en place d'un événement Mes courses à vélo pour la semaine du développement durable en avril 2013 ; campagne autour du tourne-à-droite au feu coordonnées par Lille Métropole ; séances de remise en selle pour les usagers du V'lille. J. B., S. T.-T.

### Quesnoy sur Deûle

14 mai : repérage des lieux d'implantation d'arceaux vélo sur la commune. J. Dhellemmes, S. Héron, S. G.

13 juin : Présentation par LMCU d'un projet d'encorbellement permettant la création d'aménagements cyclables sur le pont de Belle Croix. S. G.

### Roubaix

19 juin : Pré-commission de circulation du quartier sud. La Ville et l'ADAV demandent à LMCU d'étudier l'aménagement d'un double-sens cyclable sur l'axe Tassigny/Bossu/Lorrain ; de bandes suggérées sur l'avenue Linné. L'étude sur la rue Braille de bandes cyclables sur chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou), étudiée par LMCU, est validée. S. G.

28 juin : Commission de circulation du quartier Sud. L'ADAV défend ses propositions auprès des élus de la commission. M. A.

### Villeneuve d'Ascq

5 juin : Réunion avec la Ville et un représentant de l'inspection académique pour définir les modalités de partenariat en vue de modules de sensibilisation avec classes de primaire pendant l'année scolaire 2012-2013. M. A., J. B., S. T.-T.

12 juin : GTV. Point sur les débuts de V'lille et échanges avec les représentants des différents comités de quartier.

## 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 : .....

14 mai : Copil Plan vélo LMCU. Point sur le programme spécifique vélo 2012. L'ADAV demande une programmation pluriannuelle et un échange sur les priorités à inscrire ces prochaines années. Présentation de l'étude « Vers une métropole cyclable » à laquelle l'ADAV sera associée et qui aura, entre autres, à définir les priorités d'aménagement. Point sur le déploiement de V'lille. L'ADAV fait part de son interrogation sur le choix d'implantation des stationnements sécurisés et notamment l'absence d'offre prévue à Roubaix.

29 mai : Micro PDU Territoire Est (Mons, Villeneuve-d'Ascq, Forest-sur-Marque, Willems, Chérengh, Baisieux, Bouvines...). Travaux sur les besoins en aménagements de ce territoire. Diagnostic cyclable pour lequel l'ADAV fait part de ses attentes et de ses propositions. M. A.

9 juin : Projet de l'îlot de la Pépinière à Lille. Il s'agit de nouvelles constructions ayant accès sur la rue du Faubourg-de-Roubaix. Les rues seront soit en zone 30 soit en zone de rencontre. Des double-sens cyclables seront réalisés. M. A.

13 juin : Réunion pour arrêter les modalités de mise en œuvre des premiers « tourne-à-droite » et « tout-droit » par les services de LMCU. La première expérimentation se fera sur la ville de Lille. Plutôt que de « tester » sur une dizaine de carrefours, l'ADAV propose de retenir 2 axes structurants qui traversent la ville (voir détail dans le paragraphe relatif à la Ville de Lille). M. A.

21 juin : Nouvelle réunion sur l'analyse des besoins cyclables sur le Territoire Est de Lille Métropole dans le cadre de l'étude micro PDU. M. A.

27 juin : Nouvelle réunion sur la mise en place des « tourne à droite ». M.A,S.G.

4 juillet : Poursuite de l'analyse des « tourne à droite ». M. A., S. G.

5 juillet : Réunion technique pour la mise en place d'une cartographie interactive. Réflexion sur la notion de cyclabilité. Cette carte sera réalisée en partenariat avec Droit au vélo. M. A., S. T.-T.

10 juillet : Rencontre avec le bureau d'études Indiggo chargé de l'étude « vers une métropole cyclable ». L'ADAV fait part de ses attentes notamment pour une programmation pluriannuelle des aménagements en fonction des besoins prioritaires, la mise en œuvre d'un jalonnement à l'échelle de l'agglomération...M. A.

24 juillet : Réunion de travail pour la mise à jour de la carte papier des aménagements cyclables de Lille Métropole. M. A.

1er août : Nouvelle rencontre avec le bureau d'études Indiggo. Travail de recensement des « points durs » (coupures urbaines, problèmes de franchissement). M. A.

1er août : Réunion de travail pour faire le point sur la convention ADAV/LMCU et de sa conformité avec le droit européen. M. A.

2 août : Nouvelle réunion pour la mise à jour de la carte papier des aménagements cyclables. M. A.

31 août : Réunion de coordination pour définir des critères de cyclabilité pour la future application interactive. Une zone test sera réalisée avec les communes de Villeneuve-d'Ascq et Mons-en-Baroeul. M. A., S. T.-T.

## UTRVA (Unité Territoriale Roubaix – Villeneuve-d'Ascq)

10 mai : Réunion périodique sur l'analyse des différents projets de voirie du secteur. Projets de zones 30 ; rue de la Centenaire à Croix ; rue Wagner à Watrellos. M. A.

12 juin : Réunion périodique sur l'analyse des différents projets de voirie du secteur. Point sur le projet de pistes et de couloirs bus+vélo sur l'avenue de Verdun à Roubaix. M. A.

12 juillet : Projet d'aménagement de la Liane 4 entre Halluin et Villeneuve d'Ascq. En raison des rues étroites par lesquelles chemine l'itinéraire, peu de possibilités pour l'aménagement de couloirs spécifiques. S. T.-T.

## Service Transports

14 juin : Présentation du projet de tram-train de Lille Métropole et réflexion sur la cohabitation à envisager entre vélo et tram. M. A.

19 juin : Réunion d'échange avec les services transports. Dorénavant, l'ADAV sera associée aux réflexions et études de ce service. Présentation du projet de la Liane 4 et du stationnement sécurisé qui sera prochainement installé dans le cadre de V'lille. M. A., S. G., Sébastien Torro-Tokodi.

6 juin : Réunion sur les aménagements liés à la mise en service de la Liane 4 sur la commune de Villeneuve-d'Ascq. L'ADAV demande quelques ajustements pour une meilleure prise en compte des cyclistes. M. A.

## Zone de l'Union

9 mai : Réunion sur les préconisations en matière de circulation sur la future Zone de l'Union. M. A.

9 mai : Réunion de travail pour la réalisation d'un guide de recommandations des aménagements cyclables à usage interne au département et pour diffusion aux partenaires de l'institution (villes, agglos, bureau d'études...). M. A.

21 mai : Demi-journée d'échange avec les techniciens du département. L'ADAV fait part des principes d'aménagements qu'elle défend et ouvre le débat avec les services. Ces échanges permettent une approche partagée et identifient les besoins pour le guide des aménagements en cours de réalisation. M. A., S. T.-T..

24 mai : Nouvelle demi-journée d'échange avec les services du Département. M. A., S. G.

13 juin : Poursuite du travail de rédaction du guide des aménagements cyclables. M. A.

29 juin : Réunion de travail pour définir les modalités d'implication de l'ADAV dans le cadre de la semaine de la mobilité. Une journée sera réservée à la sensibilisation des agents du Département à la pratique du vélo. M. A.

9 juillet : Poursuite du travail de rédaction du guide des aménagements cyclables. M. A.

29 août : Analyse de la liaison envisagée entre la voie verte Dainville-Saulty et la piste cyclable de la route de Doullens. M. A., Olivier Jandot.



5 juin : Participation au contrat de territoire de l'Avesnois – atelier transport. Demande de ne pas « oublier » le vélo. M. A., S. G.

6 juin : Travail avec les services sur l'élaboration du futur Schéma Cyclable Départemental. M. A.

12 juin : Rencontre avec M. Dulieu pour la préparation de Val'en Cycles. M. A., S. G.

9 juillet : Présentation du projet de plan cyclable Départemental. L'ADAV demande à ce que les dessertes des principaux pôles urbains soient renforcées et privilégiées aux longues liaisons entre les principales villes du département. M. A.

25 juillet : Point sur les projets cyclables de la subdivision de Tourcoing : projets de bandes cyclables sur la RD 64 entre Bondues et Linselles ; projet de pistes et bandes entre Comines et le hameau de Sainte-Marguerite sur la RD 308 ; projet de bandes sur la rue d'Ypres à Wambrechies. M. A.

2 août : Croix RD 112, rue Hannart. Rencontre sur site pour envisager des bandes cyclables dans le cadre de la pose d'un nouveau tapis prévu en septembre 2012.

8 août : Examen des plans du projet de bandes cyclables sur la rue Hannart à Croix. Des bandes seront réalisées entre la rue Dubled et le pont de la Marque urbaine. La poursuite des bandes sur l'avenue JP.-Sartre pourra se faire en 2013 avec le renouvellement du tapis sur cette partie de la rue. M. A.



15 mai : Rencontre avec le bureau d'études Egis en charge de la préparation du plan vélo de la Région. Échange sur les attentes de l'ADAV sur les thématiques propres à la région : gares TER et leurs dessertes, stationnement dans les gares et les lycées, valorisation de véloroutes et voies vertes. M. A., S. G.

25 mai : Réunions d'échange sur un projet de convention ADAV-Région. M. A., S. G.



# L'ADAV Y ÉTAIT

## CENTRE RESSOURCES RÉGIONAL EN ÉCOMOBILITÉ

9 mai : Préparation d'une plaquette coordonnée par l'APES (Acteurs pour une économie solidaire) afin d'identifier les services à la mobilité complémentaires à l'offre Transpole sur Lille Métropole, si possible en lien avec l'économie solidaire.

PPA : 1er atelier concernant les transports. Présentation de la situation atmosphérique actuelle en NPdC et identification des enjeux sous la forme de différents scénarii. S. T.-T.

12 mai : Estaminet du Climat. Organisé par la Ville sur le quartier St-Maurice, il vise à mobiliser les habitants pour en faire des ambassadeurs de la lutte contre le réchauffement. Présentation de la problématique liée aux déplacements de personnes. S. T.-T.

14 mai : Média. Entretien avec un journaliste de la revue l'Enfant et la Vie pour lui présenter nos préconisations en termes d'éducation au vélo pour les plus jeunes. S. T.-T.

15 mai : Organisation d'une réunion à l'attention des communes composant Lille Métropole pour leur présenter la démarche des Plans de déplacement d'établissement scolaire et les inciter à mettre en œuvre des initiatives localement. S. T.-T.

16 mai : Présentation de l'ALEC (Agence locale de l'énergie et du climat) de Rennes pour voir quelle forme pourrait prendre une structure similaire sur Lille Métropole. S. T.-T.

22 mai : ADEME-Région, nouvelles orientations du centre de ressources portant notamment sur la structuration d'un réseau régional des acteurs de l'écomobilité scolaire, avec l'identification de deux territoires pilotes, Lille Métropole et le Pays d'Artois.

25 mai : PPA. Travail sur des fiches action comme l'obligation de mettre en place des PDE pour les entreprises et administrations de plus de 250 salariés, la baisse de 20 km/h lors des pics de pollution assortie d'une verbalisation des contrevenants...

30 mai : PDIE. Préparation du challenge inter-entreprises qui se déroulera en septembre lors de la semaine de la mobilité pour les entreprises et administrations sur la communauté urbaine d'Arras.

7 juin : PCT. Pays du Cambrésis. Réunion du groupe Transports et Mobilité pour rappeler les axes d'intervention et les initiatives locales existantes pour les multiplier, comme les premières expériences de pédibus, les écoquartiers avec prédominance des modes actifs.

8 juin : PPA. Dernière rencontre avant la publication des fiches actions. Proposition d'intégrer l'obligation de mettre en place un PDES dans les écoles de la région, au même titre que le PDE.

15 juin : ADEME-Région. Point technique pour préciser le contenu de la mission, notamment sur la démarche, les enjeux, les outils existants, la stratégie, l'identification des relais locaux et la construction d'ateliers « mobilité scolaire ».

21 juin : PCT. Pays d'Artois. Présentation de la mission du centre ressources et de l'assistance qui peut être sollicitée dans le cadre de la mise en place d'actions sur le territoire, en présence des différents acteurs institutionnels principaux (villes, CUA, conseil général du Pas-de-Calais...).

22 juin : SCOT Grand Douaisis. Intervention pour inciter les acteurs du territoire à initier des actions en faveur de l'écomobilité scolaire. Droit d'école, association partenaire, mène de nombreuses interventions en milieu scolaire.

26 juin : Agence Locale de l'Énergie et du Climat. Rencontre avec Lille Métropole pour préciser nos attentes en termes de mobilité, et notre souhait de création d'une maison de la mobilité qui pourrait y être intégré.

27 juin : PCT. Valenciennes Métropole. Atelier mobilité. (voir rubrique *Antenne valenciennoise*)

2 juillet : Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (ARENE) à Paris. Conférence sur l'intégration des plans climat dans les politiques locales et de coopération internationale.

19 juillet : Institut du Développement Durable et Responsable (IDDR). Création d'un outil d'aide à la décision intégrant l'évaluation de l'impact sur le développement durable des projets d'aménagements. Souhait d'y intégrer le vélo sous ses différents aspects (stationnement, voirie, rabattement vers transports en commun...).

26 juillet : PCT. Valenciennes Métropole. Point sur les différentes actions reprises dans le plan climat avec le chargé de mission : compétences de l'agglomération limitées en matière d'aménagements cyclables ; lien l'offre en covoiturage du SITURV avec celle proposée par Lille Métropole dans le cadre de l'Eurométropole ; retours d'expérience locale de pédibus ; information sur les particularités de l'auto-partage entre voisins et Buzzcar.

30 août : Lille Métropole. Point sur le réseau d'acteurs et les possibilités d'intervention. Nécessité de développer des supports de communication spécifiques, création de groupes de travail pour coordonner les actions au niveau du territoire, valorisation des actions de terrain.

## AUTRES

### AF3V

20 juin : Réunion avec les services de l'État (Certu) sur la rédaction d'une nouvelle fiche technique sur la voie verte urbaine. M. A.

11 mai : Prise de contact avec la structure pour imaginer un partenariat dans l'objectif de création d'une vélo-école. M. A., S. T.-T.

4 juin : Structuration de la vélo-école et contours d'une offre commune, dans l'idée d'intervenir là où l'ADAV n'est pas en mesure de le faire. M. A., S. T.-T.

### CETE

23 mai : Journée d'échanges sur la politique cyclable des collectivités des régions Nord - Pas-de-Calais, Picardie et Normandie. M. A.

### FUB

25 mai : Rencontre avec B'twin pour envisager un partenariat sur le bicycode. M. A.

### MRES

22 juin : Commission fonctionnement. Le CA a pris sa décision pour valider le déménagement dans les anciens locaux de l'IEP rue de Trévise à Lille. Demande pour qu'une information soit communiquée aux associations membres afin de rappeler l'interdiction de stationner en voiture sur le trottoir de la rue C.-Bernard. S. T.-T.

### Openstreetmap

23 juillet : Point sur l'état d'avancement du projet de cartographie des aménagements cyclables et préparation d'une réponse à l'appel à projet mobilité publié par le Département du Nord. S. T.-T.

### Transpole

14 juin : Transpole. Points évoqués : sensibilisation des équipes maintenance du V'lille et Handipole au respect des aménagements

cyclables, signature de la charte bus-vélo initiée en 2011, un partenariat pour le prêt de vélos lors d'opérations de type remise en selle, l'utilisation des maisons V'lille lors d'opérations spécifiques, diffusion de nos fiches-conseils, arrivée des nouvelles offres (vélos à assistance électrique, pliants...). M. A., S. T.-T.

### ADAV

19 mai : Journée d'échanges sur les aménagements cyclables et visite de terrain, avec les administrateurs. M. A., S. T.-T.

14 juin : Bilan de la Fête du Vélo et propositions d'amélioration. Bénévoles.

23 juillet : Réunion avec les bénévoles de l'atelier pour échanger sur la suite de l'atelier et du déménagement à venir.

### Vélo & Oxygen

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

### Capsulkes Cyles

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

### Ride On

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

### Sport'Dep

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

### Pro Cycles 62

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

### Arcelon Cycles

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

### Cycles Lesaffre

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

### Speed Cycles - Jean Lebas

64 rue Sadi-Carnot  
Haubourdin  
03 20 38 39 24 -10%.

### Vanderdonck Fontaine

Cycles Peugeot  
1 et 3 rue Roger Salengro  
Hellemmes  
03 20 56 52 66. -5% et -10%

## 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.

### Lambert Cycles

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

### Cycles Herman

2 bis place de la Cessoie  
Lambert  
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%

### Cycles Verbrugge

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

### Cycles Fallet

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

### Scotenville

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

## Quand le vélo grimpe aux murs

Lors d'un rendez-vous de graffeurs dans le château de Crissay (Indre-et-Loire) le 8 juillet 2012 j'ai rencontré un artiste italien, Yuri Romagnoli, qui réalise des peintures sur murs, bateaux et autres grandes surfaces, notamment sur des capots de voiture... Ce militant du « street art » et de la récupération des espaces et des matériaux, est aussi militant du vélo à Rome (c'est de l'héroïsme !) mais il ne connaissait pas l'ADAV (c'est donc possible !).

Dans son œuvre urbaine questionnante, intrigante, souvent énigmatique, le vélo (et l'auto) et l'homme (et le singe) reviennent régulièrement... est-ce un hasard ? Le partage de l'art et le partage de la rue se rejoindraient-ils ? Occuper l'espace urbain avec son imagination, avec son corps, s'y déplacer, s'arrêter, prendre le temps de regarder, de s'interroger, de parler... le vélo et l'art : même combat pour des villes sapaissées ?

L'INTERVENTO ARTISTICO NEGLI SPAZI PUBBLICI

### incontro con CESARE PIETROIUSTI

venerdì 18 marzo, ore 19,00  
Laszlo Biro c/o Mace,  
via Macerata 77  
(Pigneto) Roma



in occasione  
della fenice  
della mostra  
Yuri è HOPNN

Pour en savoir plus, le site de l'artiste avec notamment les œuvres murales en France, les dessins et les peintures :

www.hopnn.com

Jacques Descamps

### Trop fort

*Le V'Lille est plus fort que l'ADAV. Cela faisait des années que l'ADAV réclamait à Mons en Baroeul, un stationnement vélo à proximité du commissariat. Il faut croire que la place était réservée puisque, dorénavant, c'est une station V'Lille qui s'y trouve. Il faut parfois savoir s'incliner et il n'est pas mauvais que le bien commun soit sécurisé. Qui sait, peut-être un jour, nous aurons également un stationnement pour vélo classique.*

Dark vador

## Rétrocarteur ou écartroviseur ?



Il y a quelques mois René Kizinger, adhérent de l'ADAV, m'a envoyé une photo de l'écarteur de danger qu'il avait installé sur le porte-bagages de son vélo. Cela augmentait son gabarit de quelques centimètres.

En voulant copier son idée intéressante, mais qui nécessitait de se retourner pour replier l'écarteur en cas de faible largeur de passage, j'ai essayé de l'accrocher au rétroviseur déjà installé sur mon vélo, ce qui me permet de le replier très facilement en cas de besoin.

J'ai ainsi augmenté mon gabarit de 33 cm. Je constate depuis, que la plupart des véhicules s'écartent très largement de moi, bon nombre empruntant carrément la voie opposée et attendent donc plus souvent pour me doubler dans

les rues étroites de Béthune. Ces deux accessoires combinés améliorent notablement la sécurité de mes déplacements cyclistes, et je ne saurais trop vous encourager à faire de même.

Mais quel nom lui donner ? S'agit-il d'un rétrocarteur ou d'un écartroviseur ? Je lance un concours ouvert à tous les adhérents de l'ADAV (à jour de leur cotisation), soit pour choisir entre ces deux noms, soit, mieux encore, pour en proposer un autre. Vous pouvez me répondre par mail (ddourlens@yahoo.fr).

S'il y a plusieurs gagnants, un tirage au sort aura lieu et les décisions du jury (en l'occurrence ma pomme) seront sans appel. Le gagnant (ou la gagnante) aura droit à un essai en vraie grandeur sur mon vélo de ville.

Daniel Dourlens

Correspondant du Béthunois, Béthune juin 2012

En bref, paru sur le blog *Transports du Monde.fr*, un article signé Olivier Razemon intitulé *Ne pas faire de vélo c'est dangereux pour la santé !* à la suite d'une étude parisienne qui démontre que la pratique du vélo procurerait 20 fois plus de bénéfices que de risques pour la santé.

## LITTÉRATURE

À lire : «**Le Goût du Vélo**», textes recueillis par **Hélène Giraud**, Éditions **Mercure de France**, 2012

Petit cadeau à offrir aux mordus de vélo ou à ceux qui se tâtent : un recueil d'extraits de livres

parlant de tous les usages de la petite reine, du plaisir de pédaler jusqu'au militantisme écolo. Ces textes d'auteurs connus ou moins connus, qui s'étalent du début du 19ème jusqu'à nos jours, offrent un bel aperçu sur l'évolution de la pratique cycliste. Regroupés sous quatre rubriques (le vélo pour sentir et ressentir, pour changer le monde, pour rire, pour se dépasser), ils nous font tour à tour réfléchir, rire, comprendre et partager le goût du vélo.

On y parle donc de «vélosophie» ; on découvre les «19 conseils à l'usage des hommes et des femmes désirant pratiquer la bicyclette sans nuire à

leur vertu ni à leur fécondité» (1900) ; on jubile avec la gouaille de Claire Morissette : «Faut croire qu'un cycliste, ça égratigne plus une peinture qu'un piéton» ; on réfléchit sur les arguments d'Ivan Illich d'utiliser le vélo «pour une mobilité juste et conviviale» ; on est convaincu par ceux d'un vieil homme frustré de n'avoir jamais voulu essayer «la petite Sorcière» (1906) ; on se bidonne devant un réparateur maladroit (Jérôme K Jérôme) ; on est témoin d'une poursuite entre des gendarmes et un cyclotueur ; on vibre avec des héros du Tour de France... Même Emile Zola s'y met en nous démontrant le rôle de la bicyclette dans l'émancipation des femmes, et on y croit !

Malgré sa couverture pas terrible, c'est un petit livre qui s'emporte partout, qu'on peut lire et relire par petits bouts ; et qui nous inspirera peut-être d'autres lectures plus poussées !

Élise [Tittlein],  
critique littéraire en herbe



Jean-Claude Martinez est photographe professionnel. Il aime se définir comme un photographe humaniste dont le sujet de prédilection est le quotidien de la vie. Son dernier

ouvrage s'intitule *Les Cycles de l'Amour*. Martinez a parcouru la France en y photographiant magnifiquement des cyclistes dans leurs activités et paysages quotidiens : paysans menant les vaches au pré, promeneurs à la campagne, à la plage, cyclistes urbains vers le boulot ou faisant leurs courses, facteurs, etc. Notons une introduction de chapitre *La Machine Souveraine* (en rapport avec l'expression «petite reine») rédigée par Michel Serres.

Un amour de livre à feuilleter en ligne sur [fr.calameo.com/read](http://fr.calameo.com/read)

Olivier Cohen  
Correspondant local de l'antenne dunkerquoise



## L'étrange voyage de Dimitri

Le projet d'électrification du réseau de tramways de la métropole date du 13 avril 1897. À une époque où l'on continuait de construire des courées insalubres, les conseillers municipaux lillois protestèrent, arguant que le fil aérien inesthétique allait gêner le passage des géants lors des cortèges folkloriques.

La réalité de ce refus est plus étrange et n'a jamais vraiment été communiquée au grand public. Elle m'a pourtant été rapportée par Jules Miztech, mon arrière-grand-père paternel quelques heures avant sa mort.

« Les essais de ces nouveaux Mongy électriques ne pouvant se tenir dans la ville où ils auraient semé la panique en affolant les chevaux de tramways à l'approche de ces machines infernales, ce fut le quartier de Fives qui fut choisi pour ces premières expérimentations.

Idéalement situé à proximité de l'usine Fives Cail qui construisait ces engins, la gare de Fives sur la place Madeleine-Caulier et sa ligne de chemin de fer au bout d'une longue ligne droite en venant de Tourcoing étaient l'endroit parfait pour procéder aux tests de vitesse et de résistance des véhicules.

Le jour du passage annoncé de la première motrice, une foule impressionnante s'était amassée de part et d'autre de la ligne et les estamnets de l'endroit avaient fait le plein de bière et de limonade pour un événement qui s'annonçait grandiose. Ces femmes et ces hommes fondaient leurs espoirs dans le développement de la technologie ; pour eux, elle était capable de tout, même de l'impossible cinquante ou cent ans auparavant.

Jules se trouvait bien évidemment dans cette affluence. Arrivé avec ses parents sur le porte-bagages du vélo de sa sœur Antonietta, il était aux premières loges lorsque le grondement de la voiture expérimentale se fit entendre au loin. Le conducteur, un certain Patrick Allen qui avait fait la une des gazettes locales à cette occasion, était penché par la fenêtre regardant tel un gnetteur de château fort le moment où sa machine passerait à vitesse maximum le pont surplombant la place avant de devoir freiner ».

Mon arrière-grand-père m'avoua à ce moment avoir retrouvé bien plus tard ce regard emprunt de force, de certitude mais aussi de folie, dans les yeux de Jean Gabin pour son rôle de cheminot de la Lison de « La bête humaine » avant de poursuivre son récit.

« Le silence de la multitude retenant son souffle amplifiait le bruit qui s'approchait dans une atmosphère chargée par la ferveur de la communion au modernisme. On aurait dit que l'électricité statique dans l'air en était devenue palpable.

Cette tension fut d'abord rompue par le tintement d'une cloche de passage à niveau puis par un tonnerre incroyable. Soudainement, le ciel s'était obscurci comme si une éclipse ou une tornade survenait.

Puis dans une odeur d'eau de Javel, une sorte d'arc électrique bleuté zébra le ciel des alentours. Telle la foudre un soir d'orage de 15 août, il s'abattit sur le vélo d'Antonietta en enflammant au passage les quelques arbres de la place Caulier. Pendant que la foule s'enfuyait par les rues aux alentours en hurlant et toussant, mes ancêtres ne purent que constater dans une joie sans nom que leur progéniture était saine et sauve comme si la bicyclette avait fait office de paratonnerre.

La mort du pilote du tramway expérimental dans l'explosion de sa machine stoppa net ce projet de modernisation électrique du réseau. Ce n'est qu'après la première guerre mondiale que la mise en service fut progressive après d'autres essais bien plus fructueux ».

Mon aïeul me confia ensuite dans une sorte de délire fiévreux que depuis cette journée le vélo avait des pouvoirs et qu'ils étaient dus aux vestiges de l'ancien cimetière communal situé sur la place Caulier avant 1881.

Ce n'est que quelques semaines après les funérailles que cette confession sidérante me revint à l'esprit. Nous étions avec mes cousins et cousines en train de déménager l'habitation et plus spécifiquement le joyeux bazar accumulé depuis près d'un siècle. L'ambiance était plutôt joyeuse, la succession s'étant déroulée sans les inévitables non-dits ou querelles sur la répartition de tel ou tel vase hideux ou de quelconques bijoux de famille.

Arrivés à la cave, l'atmosphère moite de cette fin d'été nous laissait crasseux et dégoulinants de sueur comme si nous revenions d'une cyclo-balade et nous n'avions qu'une envie : en finir au plus vite avec cette interminable corvée au profit d'une boisson rafraîchissante et d'une douche méritée.

En transportant les dernières caisses de vin que Jules nous avait laissées avant son ultime voyage, un bruit creux se fit entendre lorsque par mégarde une de mes cousines maladroite buta contre je ne sais quel objet traînant dans la pénombre et vint s'affaler contre le mur de l'escalier. Un « chtonk » bien sec et sonore.

Nous avions tellement joué au Club des Cinq durant notre enfance que nous nous sommes enflammés immédiatement comme des gamins au

pied du sapin de Noël face à cette énigme à résoudre. Effectivement, derrière cette fausse paroi, se trouvait une minuscule pièce. Même si les araignées y avaient laissé plus d'une toile et que la sécheresse de la pièce contrastait avec le taux d'hygrométrie de sa voisine, les lieux dégageaient une ambiance de sérénité.

Nos yeux habitués à l'obscurité qui régnait eurent vite fait de découvrir que le seul trésor caché était un antique vélo qui n'avait visiblement pas roulé depuis Mathusalem. Sur les murs quelques graffitis apparaissaient et à la lueur de nos lampes, ces runes sans signification achevèrent « l'aventure du Club des Cinq dans la cave de chez Papi ».

Je n'avais pas mis ma famille au courant des étranges divagations de mon arrière-grand-père tellement celles-ci me semblaient empreintes de dérangement. Je me proposai donc de récupérer cette bicyclette et de la rafistoler avec les bénévoles de l'atelier d'aide à la réparation de l'Adav. Remonté à la lumière du jour, mon « précieux » ne me semblait pas en si mauvais état que dans sa grotte et quelques soirées de retapes et une peinture rouge transformèrent le vieux clou de marque Démètre Dale en une magnifique Cendrillon urbaine.

Mes premiers déplacements avec mon nouveau destrier furent purement ludiques comme si nous cherchions à nous apprivoiser. Puis, malgré la vétusté, son poids et son manque de technique (une seule vitesse, frein torpédo et un minuscule porte-bagages), j'abandonnai très vite mon fidèle Gazelle hollandais pour faire de cette bécane démodée mon engin de déplacement de tous les jours.

J'avais toujours été un cycliste respectueux du code de la rue lors de mes déplacements mais les 17 kilos de Dimitri, car c'est ainsi que j'appelais maintenant l'héritage de Grand-pépé, m'incitaient à l'incivilité tant et tant décriée par les automobilistes jaloux de se voir doubler dans les innombrables encombrements de la cité. Pour me rendre à mon travail, je décidais de couper au plus court et d'utiliser toujours pistes cyclables et contre-sens mais aussi et surtout trottoirs et sens interdits.

C'est à l'angle de la rue du Long-Pot et du boulevard de l'Usine que l'inexplicable s'accomplit. C'est la vitesse que j'avais prise dans la descente depuis le Mont-de-Terre qui sûrement permit ce prodige. Avant d'arriver sur les vétustes mais brillants rails de l'ancien tramway V subsistant au carrefour, l'air se mit à bourdonner. Puis quelques claquements secs se firent entendre. Comme si l'électricité statique de l'air était devenue palpable. Au loin, j'entendais le carillon d'une cloche de passage à niveau ainsi que le tonnerre gronder. Le ciel s'était assombri comme si une éclipse ou une tornade survenait. Une odeur d'ozone se fit sentir comme après l'orage malgré un ciel clair et dégagé.

Et c'est alors que mon vélo, mais fallait-il toujours l'appeler ainsi, mon vélo décolla. Tout d'abord quasi-invisible, l'envol se fit progressif à mon plus grand étonnement et à l'aussi grande stupeur des quelques gamins qui utilisaient la plaine de jeux. Mais pas de E.T pour piloter le zinc ! Le plancher des vaches s'approchait. Ne sachant ni vraiment quoi faire, ni comment atterrir sans me casser le bout du nez, j'en étais réduit à pédaler comme le couillon de la chanson.

J'étais au dessus des bâtiments de l'école Lakanal et des bains-douches et je sentais bien que dès que je faiblissais, le sol surgissait. Redoublant d'efforts tel le coureur solitaire d'une échappée d'étape de montagne, j'étais maintenant au niveau de la place De Geyter et de la mairie de quartier avec l'église en point de mire. J'avais beau avoir une vue grandiose, mes mollets mollissaient. À mes roues, une vue qu'aucun cycliste n'avait jamais eue ; à droite, la rue de Lannoy, ses pistes cyclables et ses courées, à ma gauche au loin, la voie rapide urbaine, véritable saignée dans la chair de ces faubourgs. Perdu dans la contemplation de ce quartier dont l'histoire a de l'avenir, j'en oubliais presque le carburant de mon incroyable aéronef et accrochai une de mes roues au paratonnerre de ND de Fives. Aussitôt, un arc électrique pervenche se fit entre Dimitri et le clocher. Je perdis illico de la vitesse et la chute semblait inévitable. Après un looping de meeting aérien, je m'écrasai sur la place de la servante d'Avelin, Madeleine Caulier comme une crêpe un soir de chandeleur. À mes côtés, le mikado en ferraille des vestiges de mon cycle volant.

Excité par l'étrange voyage, j'étais mû par le désir de réitérer ce prodige. Il me fallait à tout prix remonter là-haut ! Mais bien vite, je comprenais que cela ne serait pas une partie de plaisir. Il me fallait à nouveau me transformer en mécanicien-vélo.

Les semaines ont passé et après avoir réparé les dégâts à force de soudures et d'huile de coude, j'ai essayé à maintes reprises de refaire voler Dimitri. Rien n'y a fait. Je pense que la boucle a été bouclée et que « les pouvoirs magiques et aériens » de la bicyclette se sont... envolés.

**Patrick Eilum**

# AGENDA



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

## Les ateliers de réparation :

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

**Mercredi 24 octobre à Lille,**  
pot d'accueil des nouveaux  
adhérents à la MRES 23 rue Gosselet

**Mercredi 24 octobre à Arras,**  
réunion du groupe local à la Maison  
des Sociétés

## OPÉRATIONS ÉCLAIRAGE

**Mardi 13 novembre**  
à Villeneuve d'Ascq de 15h à 18h  
angle rue du 8 mai boulevard  
Montalembert

**Mercredi 14 novembre**  
à Lomme-Lambersart de 17h à  
19h, devant le Colysée

**Jeudi 15 novembre**  
à Dunkerque de 16h à 19h, quai  
des Hollandais (au niveau de  
l'embarcadère du Texel)

**Jeudi 15 novembre à Lille**  
de 17h à 19h, lieu exact à  
déterminer

**Mardi 20 novembre à Villeneuve  
d'Ascq de 15h à 18h,** sur l'avenue  
de Flandre angle rue Jean Jaurès

**Mercredi 21 novembre à Loos de  
17h à 19h,** devant la mairie

Plus d'infos sur [droitauvelo.org](http://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°71, doivent  
nous parvenir  
avant le  
7 janvier**

Journal dérailleur  
**l'heuro  
vélo**

l'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'association *Droit au  
vélo* - ADAV 23, rue Gosselet 59000 Lille.  
Tél : 03 20 86 17 25 ; fax : 03 20 86 15 56  
Courriel : [info@droitauvelo.org](mailto:info@droitauvelo.org) - Site : [www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)

# ACTUALITÉS



## OPÉRATIONS ÉCLAIRAGE DU 12 AU 23 NOVEMBRE 2012 DANS TOUTE LA RÉGION

- Stand d'information de Droit au vélo avec les expositions  
*Simplifiez-vous la Ville !* (équipements, comportements...) et  
*Automobilistes attention aux cyclistes !*
- Conseils sur l'éclairage des vélos
- Distribution de slaps *Droit au vélo*
- Vente de gilets et protège-sacs  
rétro-réfléchissants *Droit au vélo*



Renseignez-vous pour savoir à quelle date dans votre ville :  
**03 20 86 17 25**  
[info@droitauvelo.org](mailto:info@droitauvelo.org)



Commission paritaire ISSN 12510602 ;  
Périodicité quadrimestrielle. Conception ADAV. Le numéro : 2 €,  
gratuit pour les adhérents. Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication : Philippe Delrue.  
Rédacteur en chef : Hervé de Cagny  
Maquette : Sébastien Torro-Tokodi.  
Illustration de couverture : Laurent Libessart  
Illustration page 7 : Franz Joseph Moped  
Relecteurs : David Bonduelle, Hervé de Cagny.

Ont contribué à ce numéro : Adeline, Michel Anceau, Gilles Anquez,  
Junie Beaujean, Raymond Bodart, Olivier Cohen, Philippe Delrue,  
Christophe Deprick, Jacques Descamps, Frédéric Devred, Daniel

Douffens, Patrick Eillum, Sabine Geneste, Olivier Jandot, Denis L.,  
Alain Legrand, Yves Maerten, Yannick Paillard, Pascale Pavy, Amélie  
Poireau, Nathalie Sedou, Élise Tittlelein, Pierre Tittlelein, Sébastien  
Torro-Tokodi, Aude Vidal.

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

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 et marquage des vélos contre le vol  
tous les mercredis de 15 h à 18 h.

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

