



Journal détailléur l'heure vélo n°71

Janvier
2013

**ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE
À LILLE**

le samedi 9 mars

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

ÉDITORIAL P2 ●

DOSSIER P2 ●

Stationnement des vélos ●

AILLEURS P5 ●

Portland, capitale US du vélo ? ●

Vacances en nord ●

Le vélo à Berne ●

SOCIÉTÉ P7 ●

Les accidents à vélo en baisse ●

Pollution dans l'habitable ●

Le grand huit ●

OPINION P8 ●

ANNONCE P9 ●

Mes courses à vélo ●

Le CRID de la MRES ●

Challenge européen du vélo ●

LITTÉRATURE P10 ●

Le parking de la place ●

BRÈVES P11 ●

L'ADAV Y ÉTAIT P12 ●

Dans les antennes ●

Dans les institutions ●

AGENDA P16 ●

BONNE ANNÉE



Dossier stationnement Tour d'horizon en région

Le stationnement des vélos est indissociable d'une bonne politique cyclable. Si la pratique du vélo se doit d'être améliorée en circulation : cohérence et continuité des itinéraires, revêtement roulant de qualité, intégration facilitée au droit des carrefours, le stationnement reste un élément majeur du développement de l'usage du vélo.

Vous vous rendez au boulot, ou faites quelques courses, en l'absence d'arceaux de stationnement à proximité, on ne vous y reprendra plus.

La demande des cyclistes est simple : le stationnement doit être proposé à proximité des lignes de transport en commun, pour favoriser le multimodal, dans les entreprises, établissements scolaires, bref, à proximité des lieux de vie. Si les associations recommandent aux cyclistes d'avoir un bon antivol, elles souhaitent l'aménagement d'arceaux de stationnement afin d'attacher le vélo à un point fixe. En leur absence, le vélo sera fixé sur du mobilier urbain, grille, poteau de signalisation, ce qui n'est gère valorisant pour l'image du vélo et peut être gênant pour les autres usagers. La fédération des usagers de la bicyclette souhaite l'installation d'arceaux pour améliorer les relations entre petits commerces et cyclistes qui sont



complémentaires. Les cyclistes ne font pas usage d'un grand coffre mais viennent plus régulièrement faire des achats. Les PDE (Plans de Déplacements d'Entreprise) invitent à se rendre au travail à vélo. La solution du vélo de location, de type V'Lille, apporte une réponse à la crainte du vol : le vélo n'appartient plus à une personne mais prend une dimension urbaine, publique et solidaire. Le CERTU a travaillé sur les nouvelles normes concernant le stationnement des vélos dans les immeubles récents. Même le Grenelle 2 qui, par nature, n'est pas très révolutionnaire, se met à penser au vélo...

Dans ma commune, lors de travaux de voirie, le représentant de la mairie s'efforce de convaincre les habitants que pendant la période des travaux, le stationnement voiture sera sauvegardé et qu'une fois les travaux terminés les parkings seront plus grands et plus nombreux... mais où va-t-on ?

Pour 2013, je vous souhaite une pratique facilitée du vélo, beaucoup de bons vélos dans une voirie partagée et bien d'autres souhaits qui vous seront agréables.

Philippe Delrue, président

DOSSIER

Un déplacement à vélo commence... et se termine par le stationnement !

Droit au vélo défend depuis les débuts de son action militante la nécessité de fournir aux cyclistes des conditions optimales de stationnement sécurisé de leurs montures, le vol étant l'un des premiers freins à leur utilisation. Les estimations portent le nombre de vélos volés en France à 400 000 par an, dont près de la moitié sur des espaces privés, en raison d'équipement absent ou inadapté.

Réglementairement, une avancée notable a fait son entrée en 2012 en France par l'obligation d'intégrer un minimum de places de stationnement sécurisé dans les nouvelles habitations (voir encadré ci-contre).

Qu'il s'agisse de stationnement de courte ou de longue durée, il est indispensable que les collectivités s'emparent de cette problématique pour proposer une offre adaptée aux différentes nécessités. La situation est très disparate dans notre région. Petit tour d'horizon :



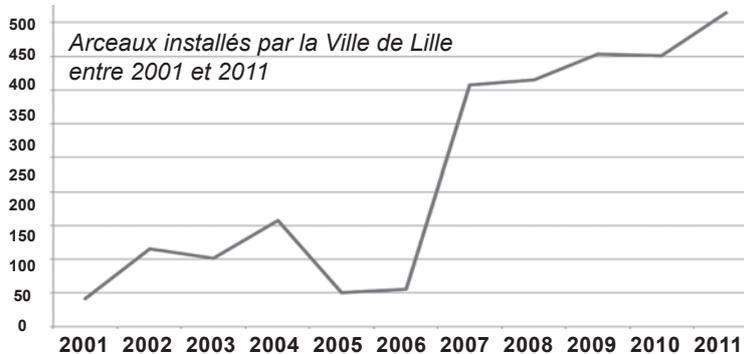
Les arceaux installés par la Ville de Lille

Vitrine régionale incontestable, la Ville de Lille a ouvert la voie dès le milieu des années 1990 en étant alors la première à installer des arceaux. À partir de 2001 on passe à une autre échelle avec l'adoption d'un budget spécifique à l'implantation de supports, environ 400 par an, d'abord sous la forme de « U » renversés, et plus récemment de poteaux munis de deux ailettes. En étroite collaboration avec Droit au vélo, les installations se font principalement en

fonction des demandes exprimées par les usagers, régulièrement sollicités pour indiquer les manques constatés sur leurs lieux de destination. L'une de nos priorités est la réalisation de stationnement sur des places réservées aux voitures, d'autant qu'il s'agit là d'une recommandation de l'État, et ce pour deux raisons :

- favoriser la redistribution de l'espace public au détriment de la voiture et non du piéton, nos demandes concernant essentiellement la neutralisation d'emplacements réservés aux automobiles ;

- permettre aux cyclistes un accès rapide au stationnement, en leur évitant de parcourir les derniers mètres sur le trottoir, source de gêne pour les piétons.



La programmation de solutions de stationnement de longue durée pour les Lillois qui n'ont pas la possibilité de stocker un vélo chez eux, annoncée il y a quelques années mais toujours en attente, apparaît comme un chaînon manquant indispensable. Suite à un concours de design lancé par la Ville, des projets intéressants sur le papier avaient vu le jour, mais aucune réalisation ne s'est pour l'instant concrétisée. Des initiatives citoyennes tentent de combler ce vide, comme l'exemple de cyclistes d'un quartier de Lille qui se sont regroupés pour louer un garage et y entreposer leurs vélos (voir article Vélo cherche garage dans l'HeurOvélo 69).

D'autres villes ont bien compris l'enjeu, et commencent à mettre en œuvre une politique de stationnement vélo, qui nous l'espérons gagnera en ambition ces prochaines années.

Dunkerque propose une offre encore inégalement répartie, et ne procède pour l'instant qu'à des réalisations sur trottoir. Des projets sont en cours pour les implanter sur la voirie en neutralisant là aussi des places de stationnement automobile.

Arras systématise les réalisations à proximité des lieux publics, et prévoit de diffuser sous peu, par l'intermédiaire des vélocistes présents sur son territoire, un formulaire de demande qui s'adressera à tous les cyclistes afin de mieux identifier leurs attentes.

Plus récemment, La Madeleine s'est lancée dans la réponse au manque de place dans les habitations en proposant du stationnement résidentiel sécurisé. Des signes d'ouverture en faveur du vélo étaient déjà apparus avec la mise en place d'une aide à l'achat d'antivol en « U » de qualité pour les habitants. Malheureusement, là non plus, il n'est pas encore question d'installer des supports sur la voirie, par souci de ne pas supprimer de places de stationnement automobile.

Villeneuve d'Ascq est la ville qui a certainement « testé » depuis 15 ans le plus de dispositifs, tous plus onéreux les uns que les autres, souvent inadaptés pour s'y accrocher avec un U. Suite à nos conseils elle a récemment adopté le modèle d'arceau de la ville de Lille.

De manière générale, hormis à Lille, l'offre en stationnement est encore très insuffisante dans nos villes quand elle n'est pas tout simplement inexistante. Stationner un vélo demande souvent une longue recherche en quête d'un poteau ! Des villes comme Roubaix et Tourcoing totalisent chacune à peine 300 arceaux pour des populations proches de 100 000 habitants... à comparer aux 3 000 arceaux de Lille (230 000 habitants) dont l'implantation se poursuit au rythme de 400 par an.

Mais nous sommes encore loin des 1 200 arceaux installés sur la Communauté urbaine de Strasbourg chaque année, totalisant ainsi plus de 2 000 supports implantés sur l'espace public.



Contre-exemples avec le fameux « plie-roue » (photo de gauche en gare de Valenciennes)

Si l'implantation du mobilier urbain est du ressort des villes, Lille Métropole encourage les villes à étendre leur offre. Un grand pas a été franchi en 2011 avec l'intégration dans l'appel d'offres du service V'lille (vélos en libre service et location longue durée) du déploiement de 1 000 arceaux de stationnement de courte durée aux principales stations de métro, de tram et de bus à répartir sur l'ensemble des 85 communes de l'agglomération. La dotation d'arceaux pour chaque commune doit servir de déclencheur pour les inciter à s'équiper correctement et pour certaines à enfin bannir les obscurantistes pince-roues que l'on rencontre encore bien trop souvent.

Au delà, Lille Métropole doit réaliser 29 abris-vélos (de même type que les vélopoles déjà présents depuis plusieurs années à Armentières et Quatre-Cantons notamment) répartis sur le territoire à proximité des métros, trams et lignes de bus à haut niveau de service.



28 relais V'lille programmés sur Lille Métropole



Le stationnement sécurisé dans les gares TER

En région, on a pu voir fleurir de nombreuses unités de stationnement sécurisé aux abords des gares TER mais la complexité des relations entre la Région, RFF, la SNCF et parfois les villes ou l'agglomération amène à ce jour à des situations pour le moins paradoxales.

Ainsi la majorité des gares principales qui concentrent le plus grand nombre de voyageurs restent totalement sous-équipées (Valenciennes, Dunkerque, Lens ...) et parallèlement une offre surdimensionnée existe pour certaines petites gares (celles de la ligne 14, rénovée entre Arras et Saint-Pol-sur-Ternoise).

Michel Anceau et Sébastien Torro-Tokodi

Arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation

Article 3

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;

- pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Gand : Le stationnement comme levier de la mobilité



Stationnement couvert et sécurisé aménagé sous un pont

Située à une soixantaine de kilomètres du Nord-Pas de Calais, cette ville belge de 236 000 habitants dont la configuration urbaine est proche de celle de Lille, peut se targuer d'une part modale du vélo de l'ordre de 30% comparée aux 2% de l'agglomération lilloise.



Les automobilistes y sont fortement contraints par une politique de stationnement très restrictive au contraire des cyclistes qui trouvent des arceaux à vélos en grande quantité sur la voie publique, des vélostations aux abords des gares, des projets de garages à vélos résidentiels sur voirie...

M.A.

Pour un stationnement vélo sécurisé

Combien d'automobilistes se plaignent de ne pas pouvoir stationner leur véhicule en centre-ville ? Et si les cyclistes s'y mettaient aussi... ?

Tout comme pour la population qui choisit de se déplacer motorisée, la principale préoccupation de celle qui choisit ce mode de déplacement doux qu'est le vélo est le stationnement sécurisé. Chacun tient à son véhicule, quel qu'il soit, et souhaite le récupérer intact !

Pour ceci amis cyclistes, il nous faut a minima des arceaux et un bon équipement personnel (antivol en U). Il est indispensable encore de savoir bien attacher sa monture, sans toutefois se prémunir contre les dégradations. Hélas, il existe encore bien peu de solutions alternatives dans nos villes. Un jour viendra où nous pourrons garer notre véhicule dans un parking couvert, surveillé, avec des toilettes disposant même d'un espace change bébé : cela se pratique déjà ailleurs, alors pourquoi pas chez nous ? Ainsi aux Pays-Bas, dans les grandes villes, un, voire deux gardiens, assurent la surveillance du parking cycliste, vous remettant à l'entrée un ticket qui vous permettra de récupérer votre vélo en toute sécurité. C'est créateur d'emploi et cela permet de laisser des affaires dans ses sacoches sans trop s'en inquiéter... enfin, ce service est gratuit ou pour un prix modique (intéressant quand on laisse le vélo pour un temps plus long que l'achat d'une baguette !).

Stationnement vélos, retour d'expérience

Le stationnement : disposant d'un vélo de ville en bon état, mais plus tout neuf, je n'utilise pas le stationnement collectif gare de Lille-Flandres, car pas assuré de le trouver ouvert à toute heure du jour et de la nuit, mais stationne souvent mon vélo avec deux bons antivol en U aux arceaux des deux gares de Lille et parfois pour plusieurs nuits d'affilée. Je n'ai jamais eu de problème. Je crains juste qu'un autre cycliste n'attache mon vélo par erreur.

Les arceaux : deux bagarres. D'abord **la forme** : quand ils sont moches (type ville de Lille), ils sont efficaces ; quand ils sont esthétiques (Roubaix), ils sont inefficaces (trop courts). C'est statistique. Ensuite **les emplacements** : il en manque beaucoup sur la métropole quand certaines villes (Mons-en-Barœul) en font l'économie de manière systématique. Et que dire des lieux de rassemblement type salles de spectacle qui en sont dépourvus à proximité (Aéronef, Oiseau Mouche, Zénith (trop peu), Casino Barrière, Salle Charcot à Marcq ...). Sans oublier la Grand-Place à Lille (trop peu) ...

François Loiseau
Villeneuve d'Ascq

Le stationnement des vélos à Héron Parc, une zone commerciale de Villeneuve d'Ascq

Un article est déjà paru avec photo dans HeurOvélo il y a une paire d'années. Les arceaux à vélo sont nombreux mais absolument pas efficaces. Un courrier a déjà été fait à la direction du site par « le Collectif Lezennois d'Initiatives pour le Cadre de vie » sans résultats. Le cycliste cherche vainement où accrocher son vélo. Nous recommandons de rentrer dans les magasins avec son vélo. Jusqu'ici il ne semble pas y avoir eu trop de protestations.

Sofia Forget, présidente du CLIC



Vu à Cabourg, un antivol particulièrement dissuasif !

Comment faire pour les habitants des HLM non adaptés ?

Certains bâtiments un peu trop anciens ne comportent pas de caves, encore moins de locaux à vélos et ne sont pas accessibles : marches à monter avant d'arriver à l'ascenseur. Or il y a là tout un monde qui aurait non seulement l'envie mais surtout l'utilité (tout le monde ne possède pas une voiture) de ce super moyen de déplacement qu'est le vélo. Un local à vélos pour chaque bâtiment serait donc le bienvenu. Essayons de faire bouger les choses dans nos communes respectives en interpellant nos élus locaux.

Caroline Prouteau

Deux photos prises à l'occasion d'une récente consultation au Centre Hospitalier de Valenciennes :



Je m'y étais rendu à vélo et, bien sûr, je n'ai pu l'accrocher qu'à du grillage. Ce jour-là, un autre cycliste avait accroché le sien à une canalisation technique, pas spécialement implantée pour ce type d'utilisation. Merci qui ?
Merci les soldats du feu !

Gérard Zabé

Portland, capitale vélo de l'Amérique du Nord ?



Jeudi 22 novembre 2012, Portland, devant le café coop de la 12ème rue. Rendez-vous est pris pour une balade festive dans les rues de la ville, désertées pour cause de Thanksgiving. Une trentaine de cyclistes se sont réunis pour profiter du calme et « se mettre en appétit » pour le repas de 15 h, l'un des nombreux rendez-vous quotidiens qui animent la communauté des cyclistes de Portland, Oregon. Avec ses 500 000 habitants (deux millions dans toute l'agglomération, qui s'étend jusque dans l'état de Washington), la petite métropole du Nord-Ouest fait figure de capitale vélo de toute l'Amérique du Nord. Est-ce son climat ? Pendant les trois mois d'hiver il y pleut plus qu'à Brest... Son relief ? Plus doux que Seattle sa voisine, mais ce n'est pas ça qui fait une ville cyclable, il suffit de considérer l'exemple lillois. Ses aménagements ? Pendant les années d'après-guerre la ville s'est « adaptée à la voiture » et des autoroutes traversent toute la ville, réduisant les possibilités de franchissement entre ses quadrants à quelques grands axes et à de rares ouvertures cyclables. La dernière freeway a réuni contre elle assez de suffrages pour ne pas être construite, mais pour passer sans encombre du quadrant Nord-Est à celui du Sud-Est ou à celui du Nord (il y en a au total cinq) il faudra planifier son itinéraire ou être un habitué. Décidément, il n'y a pas de recette, plutôt une alchimie qui tient à la culture locale autant qu'au volontarisme des autorités.

Beaucoup a été fait pour les 8% d'habitants qui font leur trajet domicile-travail à vélo : nombreuses bandes cyclables, signalisation spécifique (y compris sur des axes où la circulation des vélos est interdite, une bizarrerie), stationnements, etc. Et la ville a avancé depuis des décennies sur d'autres terrains, avec le premier tramway réintroduit aux USA et un système de transports en commun qui permet à Portland de compter 20 % d'automobilistes en moins que les autres métropoles du pays. Le résultat, ça n'est pas seulement une ville qui se rapproche des standards cyclables français : elle les dépasse. La densité peut être assez forte pour prendre l'habitude d'annoncer qu'on va doubler (« On your left! »), et on ne conduit pas ici sa voiture sans penser aux vélos qu'on va croiser. Mais rien à voir avec Gand ou Amsterdam. Car ce qui fait les délices du vélo à Portland, c'est aussi hélas un modèle urbain insoutenable, celui de la ville peu dense. Passé l'hypercentre, elle se développe autour de la maison individuelle avec ses quatre façades, ses espaces verts et son sens du voisinage. Si les Américains font de détestables citoyens du monde, ce sont en revanche de bons voisins. Prendre à vélo une rue dans un quartier résidentiel, en itinéraire officiellement cyclable ou non, c'est s'assurer un traitement très délicat de

la part des automobilistes : vitesse réduite, au point d'entendre ronronner sans impatience la voiture derrière soi, et priorité quasi-systématique aux cyclistes, au point d'en oublier sa droite. Seul bémol : on promène son chien dans le noir, et on fait du vélo dans les mêmes conditions... attention aux obstacles et aux nids de poule. Sur les grands axes en revanche, on se sent beaucoup moins accepté, invisible, illégitime, même si ces axes sont des rues commerçantes, vivantes et fréquentées. On y est parfois même carrément interdit, comme sur un des huit ponts de Portland qui pourtant donne sur des axes autorisés au vélo.

Aujourd'hui, ce qui fait croître l'usage du vélo à Portland, c'est aussi l'immigration des cyclistes. Aux USA, quand on se ressemble on s'assemble. Quand la réputation de la vie alternative à Portland n'est plus à faire, quand les aires métropolitaines de Seattle ou San Francisco deviennent un peu trop chères pour les classes sociales les plus disposées au vélo, Portland draine une population attirée par sa différence. Et l'attrait du vélo tient autant à la facilité qu'il y a à rouler dans les rues de la ville qu'à la culture cycliste : vélocistes pour tous les

goûts (de la sacoche en cuir pour votre Brompton aux pièces de récup offertes ou bradées), ateliers de réparation mixtes ou féminins ; centre communautaire ; foire artisanale qui réunit fabricants d'accessoires ou de bijoux (la chaîne de vélo en bracelet a un certain succès) ; agenda proposant des sorties pour la santé, le plaisir ou la revendication (la masse critique a une histoire plus douloureuse), on peut vivre ici pour le vélo. La communauté cycliste produit aussi une abondante littérature : guides de Portland à vélo, en passant ou non par les micro-brasseries qui font elles aussi la réputation de la ville ; manuel de la cycliste par Women on Wheels ; fanzine féministe vélorutionnaire trimestriel Taking the Lane⁽¹⁾ ; divers précis d'histoire politique du vélo en Oregon... Portland est aussi un centre très actif de micro-édition. Avec tout ça, même si on n'a encore pas atteint une masse critique, même si on peut l'avoir mauvaise quand on se fait serrer de près par un pick-up chromé sur un grand axe ou downtown, on sait ici que, même au milieu d'un océan de grosses berlines japonaises, on est bien entouré.

Aude Vidal

<http://ecologie-politique.eu>

⁽¹⁾ À retrouver bientôt dans la bibliothèque de CheZ VioletTe, place Vanhonenacker à Lille



VACANCES EN NORD

Du 22 au 30 août 2012, une amie et moi avons choisi des vacances différentes, direction le nord, sans moteur et sans pollution : les Pays-Bas à vélo. Les étapes ont été planifiées avant le départ : entre 45 et 70 km par jour, l'hébergement se fera en hôtel ou chambre d'hôte. Guide vert et carte routière en poche, sacoches bien arrimées, nous sommes prêts pour de nouvelles expériences.

Première étape : Amsterdam. Nous nous rendons d'abord à Tournai à vélo. Cette ville n'est pas propice à la petite reine, à cause de ses nombreux pavés. De là, nous prenons le train, car les tarifs sont très attractifs en été. Nous rallions Amsterdam en quelques heures pour moins de 85 € (deux personnes + deux vélos), après un changement à Anvers. Amsterdam surprend à chaque visite, et c'est ainsi que nous l'avons appréhendée. À vélo, les visites sont plus agréables, même si le parking n'est pas toujours facile, tant les bicyclettes sont nombreuses.

Le deuxième jour, nous quittons la capitale, en longeant la Markermeer vers le nord. Nous traversons des villages typiques, comme Volendam, hyper touristique à cette période. Du haut de la digue, on se rend compte de la différence de niveau entre la mer intérieure, et les terres (plus basses que l'eau). Arrivée en fin de journée à Hoorn, la ville qui a donné son nom au Cap Horn.

Troisième jour : traversée de la province vers Den Helder, la « Gibraltar du nord » comme la surnommait Napoléon. Les champs de fleurs, nombreux en cette région, sont en jachère en attendant la floraison du printemps prochain.



Pays-Bas, pays d'eau, nous empruntons un ferry pour nous rendre sur l'île de Texel (prononcer Tessel) le quatrième jour. Le prix de la traversée est surprenant : 10 € pour nous deux, et les vélos, retour inclus ! La plus grande des îles de la mer de Wadden a donné son nom à une race de moutons. C'est dire qu'on y trouve plus d'ovins que d'habitants. Le vent et la pluie se rappellent à nous pour la première fois de notre voyage. Nous sommes hébergés à De Cocksdorp, village le plus au nord.

Nous espérons rallier l'île de Vlieland, distante de 2,5 km, mais c'est impossible à cause du vent. C'est pourquoi une partie de notre périple est abandonnée. Nous restons donc sur Texel une journée supplémentaire.

Le sixième jour, nous rejoignons le continent, et faisons halte à Julianadorp. Le village tire son nom de la naissance de la princesse héritière Juliana, concomitante avec l'année de sa création (1909).

Les septième et huitième jours, étapes les plus longues (70 km par jour environ), se déroulent à travers les dunes côtières, ponctués de haltes dans des villages très touristiques. Le soleil est de plus en plus présent, et les véhicules à moteur ont pratiquement disparu de notre quotidien : quel bonheur !

Enfin, nous rallions La Haye le neuvième jour, ville qui nous paraît bourgeoise, de par les quartiers traversés. Nous retrouvons l'ambiance urbaine, les tramways rouges sont omniprésents, et la prudence s'impose : finie la liberté !

Le dixième jour marque le retour en France, en empruntant le train. Comme une correspondance est obligatoire à Rotterdam, et que le temps est magnifique, nous décidons de nous rendre à vélo dans cette ville. C'est l'occasion de visiter Delft, ville emblématique, qui se trouve sur notre trajet.

Finalement, pour visiter les Pays-Bas, c'est le vélo qu'il faut choisir. Ce pays nous a toujours surpris : tant par sa météo très agréable (peu de pluie, un peu venteux), ses prix plus abordables qu'en France, ses pistes cyclables surprenantes, et l'hospitalité de ses habitants, toujours prêts à rendre service. N'hésitez plus, l'été prochain, pour vos vacances, préférez le nord au sud.

Christophe Deprick

VÉLOS PAS EN BERNE À BERNE

Ayant un fils habitant à Berne nous avons l'occasion de nous y rendre une fois de temps en temps, et à chaque fois, je suis étonnée et émerveillée de voir une circulation vélos aussi intense, et pourtant c'est loin d'être toujours plat et le grand soleil n'est pas toujours présent...

Les transports en commun ont la cote là-bas, les voitures sont raisonnablement présentes mais le VÉLO est ROI. Tout le monde circule à vélo, les jeunes, tout jeunes même sur leurs draisiennes, vélos sans pédales mais casque sur la tête, les étudiants, les hommes, les femmes, tous âges et tous milieux sociaux confondus. Et les Suisses n'hésitent pas à porter la chasuble jaune fluo et le casque.

Les gens roulent pour aller à la fac, rejoindre la gare, faire les courses, aller au travail, déposer les petits à la crèche, le chariot est alors attaché au moyeu arrière du



vélo et un fanion bien visible attire l'attention des automobilistes. Le chariot accueille les enfants mais sert aussi de contenant pour les achats. Le vélo est un article qui fait complètement partie de leur mode de vie.

En France nous voulons avoir la voiture le plus près possible de la porte d'entrée de la maison, en Suisse la priorité serait plutôt donnée au vélo. Chaque maison a pour ainsi dire son abri-vélos comme on peut le voir sur les photos, car Berne est une ville très aérée (exceptée bien sûr la partie ancienne et historique) et les jardinets qui sont présents devant les maisons, ne sont pas transformés en parkings voitures, c'est un tout autre raisonnement.

Les couloirs de circulation vélos sont prévus partout, ainsi que les parkings, qui peuvent être d'ailleurs bien surchargés, tout spécialement aux abords des gares (cf photos), mais les gens laissent leur vélo après avoir mis leur antivol et protège-selle en cas de pluie. La

signalisation est bien présente, des panneaux spécifiques aux vélos jalonnent les rues, chose que l'on ne voit pas en France.

Quand on se promène dans la ville, il y a toujours des vélos dans notre champ de vision. Bref venez rouler à Berne, vous ne serez pas regardé comme une bête curieuse et il y a une certaine sécurité !



Accidents mortels à vélo : toujours trop mais cela baisse pour le vélo en ville

Connaissez-vous le nombre de cyclistes tués par an dans des accidents de la voie publique ?

Pas vraiment le sujet qu'on aime aborder... Alors faisons un petit effort pour affronter ces macabres chiffres !

Et pour commencer, une bonne nouvelle : la mortalité à vélo a baissé de 46 % entre 2000 et 2010 (147 tués), et de 7 % entre 2010 et 2011 !

Pour 2009, sous réserve d'une fiabilité qui n'est pas parfaite (l'éternel problème de la qualité du recueil des données à la disposition de l'ONISR – Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière – par les services de police et de gendarmerie ; ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'ONISR lui-même), un article de *Vélocité* de décembre 2010 et un d'octobre 2011 fournissent une moisson de chiffres dont voici un échantillon : le nombre total de tués sur la route est de 4 273, dont 162 cyclistes, 88 en rase campagne, 74 en milieu urbain. Pour les autres modes de transport : piétons, 496 morts ; cyclomoteurs, 299 ; motos, 888 ; voitures, 2160 ; véhicules utilitaires, 145 ; poids lourds et bus, 59.

La voiture est la principale tueuse de cyclistes : 73 victimes (dans quand même 30 % des cas le cycliste a été considéré responsable), suivie par les poids lourds et transports en commun, 29 victimes, puis les véhicules utilitaires, 12 victimes.

Attention, le cycliste peut aussi être son principal ennemi : 23 cyclistes sont morts sans collision avec qui que ce soit, le cycliste est alors présumé responsable dans 65 % des cas (pas de possibilité d'analyse plus fine, il peut s'agir par exemple d'accident de pratique sportive, et pas seulement d'un interdit de permis pour conduite en état d'ivresse

qui a pris son vélo en sortant de son bar favori...).

Le cycliste n'est pas systématiquement l'innocente victime, il peut aussi provoquer un accident mortel pour autrui : piétons, 2 ; vélos, 2 ; motos, 3 (?).

En milieu urbain le nombre de cyclistes blessés hospitalisés fut de 963 en 2010 (conducteurs de deux-roues motorisés : 6 600).

Quelles conclusions tirer de tous ces chiffres ?

Il y a plus d'accidents en rase campagne qu'en milieu urbain, on le savait déjà, le vélo est moins dangereux en ville qu'à la campagne...

Il y a beaucoup moins d'accidents à vélo qu'en deux-roues motorisé (toujours ce problème de la responsabilité de la vitesse dans les accidents), avec ou sans moteur, le risque n'a rien à voir...

Près d'un cycliste tué sur deux l'est par un camion ou un transport en commun malgré l'indéniable prédominance des voitures sur la route. À ce propos souvenez-vous que les derniers accidents mortels pour des cyclistes à Lille ont été causés par des poids lourds dont le conducteur a tourné à droite, sans voir les cyclistes qui se trouvaient le long de son flanc droit (ce fichu angle mort...).

Ce n'est pas parce qu'on est pressé (on est tous pressés...) qu'il faut faire n'importe quoi à vélo ; même si les accidents mortels sont rares on diminue déjà le risque d'un tiers vis-à-vis des voitures en respectant le code de la route et probablement plus vis-à-vis des camions en évitant de se positionner à leur côté ; enfin autant éviter de faire partie des quelques cyclistes dont l'accident a provoqué la mort d'autrui...

Pascal Coquerelle

Pollution atmosphérique : plus dans les voitures qu'à vélo

Le travail de l'INSERM de Rouen a montré que les poumons des automobilistes souffrent : le niveau de polluants dans l'habitacle des voitures est élevé, supérieur à celui de l'air extérieur.

Mais qu'en est-il pour les cyclistes, qui respirent si près des pots d'échappement ? L'observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées (Oramip) a comparé à Toulouse les concentrations de polluants relevées sur des parcours de type domicile-travail (une vingtaine de minutes) ; les itinéraires différaient mais les points de départ et d'arrivée étaient les mêmes. Résultat : l'air est plus pur à vélo ! Les niveaux moyens des

polluants étudiés ont été nettement plus faibles pour le vélo que dans l'habitacle de la voiture : dix fois moins pour le monoxyde de carbone, cinq fois moins pour le dioxyde d'azote, deux fois moins pour les particules PM10 (diamètre inférieur à dix microns).

Certes l'activité physique fait que le cycliste respire plus que l'automobiliste, mais pour un déplacement tranquille de type cyclisme urbain la pollution transitant par les poumons du cycliste reste inférieure à celle des poumons de l'automobiliste...

Pascal Coquerelle

DIVERS

Le Grand Huit

Une nouvelle activité vélo s'est créée à Lille : l'association SUP'Lille et Jean-Baptiste alias « Brice de Lille » proposent des visites guidées de Lille à vélo, pour les touristes visiteurs ou pour les habitants de la métropole qui découvrent des parcours insolites. La balade se fait sur de beaux vieux vélos hollandais. Autre activité, l'accueil de groupes qui essaient au quai de la citadelle des vélos fun et terminent par Le Grand Huit, un tandem à... huit places.

Olivier Duhamel, de l'Office de Tourisme et des Congrès de Lille, l'a testé :

« C'est un drôle de vélo qui roule depuis peu dans Lille : un tandem à... huit places et de 6,50 mètres de long ! Il est unique, c'est le Grand Huit ! Lorsqu'un groupe de huit personnes vient l'essayer, on commence à deux, puis trois puis

quatre... puis huit : ça marche, pourvu que le pilote prenne les virages bien larges... »

En plus des visites guidées de Lille à vélo, LILLE-À-VÉLO m'a accueilli en novembre avec un groupe incentive afin de tester en se divertissant toutes sortes de vélos différents ! Grand bi, tandem inversé, strano, fixie, ... avant de faire Le Grand Huit. Une fois sur la terrible monture, sur la selle derrière sept Bruxellois, nous avons traversé Lille depuis l'Esplanade jusqu'à la gare Lille-Europe. Imaginez-vous le succès auprès des passants lorsque nous avons roulé sous la dentelle stellaire "FANTASTIC" de la rue Faidherbe. Un grand moment !

Entre amis ou en famille, venez essayer Le Grand Huit, je vous le recommande ! Fous rires et photos décalées garantis ! »

Site web : www.lille-a-velo.org



Facebook : Le Grand Huit
Tel 06 08 25 74 91

Devinette



Depuis combien de temps ce logo et cette flèche ont-ils été peints rue de Lille à Béthune ?

- Réponse A : 50 jours
 - Réponse B : 500 jours
 - Réponse C : 5000 jours
- (réponse page suivante)

Daniel Dourlens
correspondant ADAV du Béthunois

Vivre sans (sa) voiture

Cycliste convaincu depuis toujours. N'ayant pas de contraintes familiales ou professionnelles nécessitant l'utilisation quotidienne d'une voiture j'effectuais environ 95 % de mes déplacements à bicyclette. Je n'utilisais pas non plus ma voiture pour les vacances. Mon raisonnement était simple, j'ai une voiture qui est largement amortie, 12 ans et en bon état. Je n'en suis pas tributaire et le jour où elle casse, je ne la remplace pas.

Le 11 octobre 2011, vol de mon trousseau de clefs dans une salle de sport, s'ensuit évidemment le vol de ma voiture qui était sur le parking. Voiture retrouvée et déclarée épave plus d'un mois après. Me voilà donc du jour au lendemain sans voiture. Même si je l'utilisais très peu c'est un énorme changement. Je me suis rendu compte que le discours que je tenais était facile à dire avec une voiture en bon état dans le garage.

Signe du destin c'était peut-être le moment tout trouvé pour mettre en pratique mes grands principes. J'ai donc décidé de ne pas racheter de voiture. Je m'inscrivis à Lilas-Autopartage, même s'il n'y a pas encore de station dans ma commune (Lomme), les stations lilloises les plus proches sont facilement accessibles à bicyclette ou en métro. J'ai acheté un vélo pliant, ce qui me permet d'aller chercher une voiture Lilas et de le mettre ensuite dans le

coffre. Pratique aussi en cas de forte pluie de le prendre dans le métro. Et en plus c'est un vélo très amusant à utiliser, ce qui ne gâche rien.

Je faisais déjà mes courses à pied ou à bicyclette, sauf pour les produits lourds et encombrants pour lesquels j'utilisais la voiture. J'ai donc testé les commandes par internet et la livraison à domicile. Les produits ne sont pas plus chers, les frais de livraison sont minimes. C'est relativement souple pour le jour et l'heure de livraison. Par contre il n'y a pas beaucoup de choix et le seul magasin qui livre dans mon secteur est un hypermarché qui n'a pas vraiment mes faveurs ! Autre problème rencontré, le transport de ma production de légumes. En effet je cultive un jardin ouvrier à quelques kilomètres de chez moi, et le jour de la récolte de pommes de terre, j'ai quelques caisses à transporter ! Je pense donc m'équiper d'une remorque ou d'un vélo cargo.

Au niveau économie, sans tenir compte de l'indemnisation de la voiture et de l'achat du vélo pliant, j'ai diminué mes frais de transport réguliers de 32 %.

Après un an, le bilan est plutôt positif. Certains trajets que je faisais en voiture parce que plus longs, la nuit ou pas très sûrs, sont parfaitement faisables à bicyclette. Bref avec de l'organisation, une notion du temps un peu différente et un peu de covoiturage « sans ennuyer le monde », je peux pour l'instant me passer de voiture.

Je suis parfois surpris par les réactions de certaines personnes qui ont du mal à comprendre que ce n'est pas, même si cela entre en ligne de compte, l'aspect financier qui me motive mais bien un mode de vie, une « vélosophie ». C'est pour cela que j'encourage tout le monde à lire ou relire le petit opuscule de Didier Tronchet (*).

Christophe Herlin
(*) Didier Tronchet, *Petit traité de vélosophie, le monde vu de ma selle*, Plon (2000)

Intermodalité : ça marche !

Habitant à Bondues et travaillant à Seclin, éviter d'utiliser la voiture pour mes trajets domicile-travail n'est pas chose aisée. Jusqu'à présent, j'utilisais mon vélo le plus souvent possible à la belle saison. Le reste de l'année et lorsque le courage ou le temps refroidissaient mes ardeurs (deux heures de trajet quotidien tout de même), j'utilisais ma voiture. Évidemment, j'avais envisagé l'option transports en commun mais l'arrêt de bus le plus proche est situé à plus de 30 min de marche de mon domicile, sans compter les horaires parcimonieux de la ligne.

En septembre 2012, je découvre presque simultanément trois choses formidables : une toute nouvelle piste cyclable (chemin Saint-Georges) menant à un cycloparc flambant neuf, à côté de mon arrêt de bus où une nouvelle ligne de bus passe (Liane).

Cette heureuse combinaison d'événements me convainquit de tenter l'aventure. Après une petite visite à la mairie où je récupère une clé d'accès, je tente mon nouveau trajet : utiliser mon vélo pour rejoindre l'arrêt de bus (10 min), le stationner en toute sécurité grâce au cycloparc et utiliser le bus pour rejoindre Lille (25 min). J'enchaîne ensuite avec du métro (10 min) et je termine en bus (15 min).

De prime abord, ce trajet peut paraître contraignant : trois moyens de transports avec trois changements (vélo-bus, bus-métro, métro-bus). J'avoue que je ne m'attendais pas à ce que ce soit tenable sur le long terme. Pourtant cinq mois plus tard, je l'utilise toujours avec plaisir !

Bien sûr mon trajet est plus long qu'en voiture (1 h versus 30 min) et souffre des aléas des transports en commun (pannes, grèves, ratés de correspondance...), qui sont assez rares toutefois.

En contrepartie, je ne pollue pas, je fais de l'exercice physique tous les jours, j'économise (50 % de mon abonnement est remboursé par mon employeur), je ne risque pas d'accident de la route et pas de stress (j'écoute de la musique ou je lis). En plus il y a toujours une bonne âme pour dépanner en cas de problème.

Ma conclusion : lorsque les choses sont bien pensées (je ne sais qui remercier exactement, probablement un peu tout le monde : la Ville, la Communauté urbaine, Transpole et le Département), l'intermodalité est vraiment une solution possible !

Vincent Durrive

Réflexion

Je venais juste d'acheter un vélo à assistance électrique conseillé par mon ami mordu +++ de deux et trois roues quand ce dernier me proposa un écarteur de danger d'une longueur d'un mètre !

Au début je m'exécutais quoiqu'il me semblait qu'il exagérerait beaucoup. Un jour, je décidai de ne plus l'utiliser. Il me dit : « Ce n'est pas toi qui les gênes, c'est eux qui te gênent ».

Cette phrase m'a beaucoup marquée et je me suis dit : il est vrai qu'après tout, ce sont les vélos qui étaient là avant les voitures, que le code de la route a été fait pour elles et que, si on veut que les vélos puissent circuler et faire de nouveaux adeptes, et, surtout, que les gens ne meurent plus à cause des voitures (cancers, asthme, insuffisance respiratoire, accidents...) il faudrait être plus cool avec eux :

- Généraliser les pistes ou bandes cyclables pour les rues à sens unique dans les deux sens, et pour toutes les rues d'ailleurs.
- Autoriser les vélos à démarrer avant les voitures à un feu, ainsi la voie est laissée libre ensuite pour les voitures.

Imaginons le temps, peut-être pas si éloigné, où les cyclistes seront une ou deux dizaines au départ de chaque feu ! Aux Pays-Bas, les cyclistes nombreux circulent librement et depuis longtemps, il serait temps que, chez nous, il en soit de même. À quand le temps où les voitures ne seront utilisées que pour l'urgence ?

Caroline Prouteau

Neige et vélos

Quand la neige fut venue, le vélo disparut. Il neige en hiver, les journalistes se cramponnent aux marronniers et les cyclistes à leur guidon.

7h30 à Mont-de-Terre, après les épisodes de l'année dernière, j'anticipe le risque de glissades et renonce au vélo pour me rendre à mon boulot. Mais tous les bus de la ligne concernée se rendent au dépôt laissant les usagers trépigner aux arrêts. La chaussée semble bien dégagée, je me ravise et file chercher mon vélo.

Premiers frissons en empruntant les petites rues enneigées, léger soulagement en débouchant sur la rue principale dégagée et je réalise enfin que rien n'a changé en arrivant sur le pont de Tournai : le tablier du chasse-neige a amassé neige et boue noirâtre sur la voie cyclable. En contrebas, la piste cyclable de l'avenue Denis Cordonnier n'est ni visible ni praticable. Pour plus de sûreté, je dois rester dans le flot de voitures qui peinent à me dépasser à cet endroit où la chaussée se rétrécit.

Quand Lille est sous la neige, les V'lille restent suspendus dans les stations et les cyclistes à leurs interrogations sur la mise en œuvre de la promotion des services dédiés au vélo.

Problème d'accroche

Je suis infirmière, mère de trois enfants et j'habite Villeneuve d'Ascq. Cela fait maintenant plusieurs années que je suis adhérente à l'ADAV, dans le but de militer prioritairement pour des stationnements de vélos sécurisés !

Après la sécurité sur la route, c'est le problème n°1 du cycliste en ville. Combien de fois nos vélos ont-ils été volés en totalité ou partiellement, ou dégradés ? En particulier devant les stations de métro. Personnellement, je trouve un peu aberrant que V'lille soit étendu à toute la métropole... car beaucoup d'entre nous avons déjà un vélo que nous n'osons plus laisser sur un parking de peur de ne plus le retrouver ! Combien coûtent et ont coûté l'installation et l'entretien des V'lille ? Combien coûterait l'installation de parkings sécurisés (avec un système de lieu clos avec badge et de vidéo-surveillance par exemple) ?

Marion Lecluse

ANNONCE

Un trésor à vos pieds



La MRES abrite un centre de documentation qui regorge de références sur ses grands thèmes : écologie, nature, énergie, habitat du-

vable, mobilité, vie associative. Sur ces sujets et bien d'autres, le fonds documentaire vous rend disponibles des enquêtes, ouvrages spécialisés, revues, aussi bien que des DVD, outils pédagogiques, livres jeunesse.

Les adhérents des associations membres bénéficient d'un accès gratuit et peuvent obtenir leurs cartes d'emprunteurs avec une simple attestation signée par un membre du bureau (et un chèque de caution de 75 € non débité). Les documents d'inscription sont téléchargeables sur notre site web.

Et pour bien faire, le centre de documentation adapte ses horaires à la fréquentation de la MRES avec un accueil les mardis et jeudis de 16h à 19h, les mercredis de 10h à 12h et de 14h à 18h ; et sur rendez-vous en dehors de ces horaires.

Pour en savoir plus : 03 20 52 12 02 ou crid@mres-asso.org

Le centre de documentation se trouve au rez-de-chaussée du 23 rue Gosselet à Lille.

Trois suggestions bibliographiques pour les amateurs de petite reine, sans oublier la revue *Vélocités* :

- *Les déplacements dans les écoquartiers : de l'expérimentation aux bonnes pratiques* édité par le CERTU

- *De la voiture au vélo : en route vers le changement* de Hervé BELLUT paru aux éditions DANGLES

- *Agir ensemble : sécurité et écomobilité scolaires*, un guide à l'intention des parents d'élèves édité par l'Association Transports et

Droit au vélo et la Fédération lilloise du commerce organisent du 3 avril au 4 mai 2013, dans tous les quartiers de Lille, un jeu-concours intitulé « **Mes courses à vélo** ». Les objectifs sont multiples :

- inciter les Lillois à se déplacer à vélo pour faire leurs achats et pour leurs différents déplacements, en montrant les avantages : rapidité, simplicité, convivialité... ; et en présentant les équipements utiles pour transporter des charges à vélo (dont le trop méconnu chariot de courses qui s'adapte au vélo) ;

- communiquer auprès des commerçants de proximité sur le fait que les cyclistes sont de bons clients pour leurs commerces ; en effet, de nombreux commerçants ont pour avis qu'il faut encore et toujours développer l'offre de stationnement voiture pour faciliter la venue de leur clientèle, alors qu'en réalité leurs plus fidèles et meilleurs clients sont les piétons et les cyclistes, qui font leurs courses à proximité de leur quartier. Selon une enquête réalisée par la FUB en 2003, piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants de quartier. Par semaine, ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes, même si,

par visite, leurs dépenses sont inférieures. - avec un peu d'utopie, on souhaite ainsi développer l'animation et la convivialité dans les quartiers de la ville en favorisant les commerces de proximité et en diminuant progressivement la place de la voiture en ville.

Comment participer au jeu-concours ?

À partir du 3 avril, retirez un bulletin de participation chez un des commerçants participants, faites tamponner ce bulletin par quatre commerçants différents lors de vos achats, et vous pourrez participer au tirage au sort pour gagner de nombreux lots : un vélo offert par Cycles Léger, un chariot de courses adaptable sur vélo, des sacoches offertes par Villavélo, des sacoches et paniers offerts par Cycles Verbrugge (Lomme), des abonnements V'Lille, des courses en vélotaxi offertes par Cycloville... La Poste est également partenaire de cette action.

La remise des prix s'effectuera à l'occasion de la Fête du vélo, le samedi 1er juin.

Participez et faites participer vos proches !

Junie Beaujean

Participez au challenge européen du vélo et faites gagner Lille Métropole

Lille métropole est candidate au challenge européen du vélo. Il s'agit d'une compétition entre villes européennes qui se déroulera du 1^{er} au 31 mai. Le but est d'enregistrer le plus de kilomètres à vélo sur des déplacements quotidiens. C'est également une opération de sensibilisation et de promotion du vélo.

Chacun pourra s'inscrire sur un site internet, et enregistrer ses parcours, soit directement grâce à son Smartphone (via une application de géolocalisation), soit sur la page internet de l'équipe Lille Métropole créée pour le challenge. Ces enregistrements donneront une trace de tous les parcours à vélo qui permettra à Lille métropole d'avoir plus de connaissances sur les trajets effectués à vélo.

Toutes les informations prochainement sur le site droitavelo.org.

Junie Beaujean

La bonne réponse est malheureusement la réponse A. À se demander si le SIVOM (Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples) du Béthunois utilise de la vraie peinture ou des crêpes... Et quand on pense que ces travaux sont payés par nos impôts...

Réponse de la devinette p.8 :

Le parking de la place

L'autorisation du stationnement des voitures sur la place De Geyter avait été décidée par le maire et son cabinet suite aux multiples pétitions des commerçants des alentours. Mais c'est surtout l'intervention du président du conseil de quartier peu enclin à la réduction de la place laissée aux engins motorisés qui avait sonné le glas du réaménagement de cet espace public. Le lieu, pourtant inauguré en grande pompe et précédemment destiné aux piétons et aux transports doux grâce à des bornes automatiques que seuls quelques privilégiés pouvaient baisser, était devenu un vulgaire et ordinaire parking, théâtre d'un drame absurde ; la patronne du magasin « MarieVog » était décédée. Sa bicyclette aurait été déséquilibrée par un plot rétractable resté en position basse, ce qui aurait entraîné sa chute, tête la première, contre un plot anti-stationnement. Une mauvaise réception sur ce mobilier urbain, à hauteur de taille, est à l'origine du décès de l'ancienne commerçante mortellement blessée à la carotide et aux cervicales.

Après quelques lignes dans la presse locale et de multiples interrogations des quelques conseillers de quartier se sentant concernés par l'affaire, celle-ci serait vite retombée dans les oubliettes de l'histoire de Fives si la mort ne s'en était encore mêlée.

Comme pour contenter le lobby des bicyclettes, les marchands du temple auraient dit acheter la paix vélocipédique, sept arceaux-vélos avaient été ajoutés aux six disposés le long du mur végétalisé. Et c'est sur le premier arceau que fut retrouvé le cadavre du boulanger de la rue Pierre Le-grand. Son corps mutilé par des clous de 110 enfoncés dans ses mains et pieds y était accroché au niveau du cou par une chaîne, véritable garrot causant une mort affreuse par strangulation. Sur l'arceau était gravé « Προμηθεύς ».

Avant même que la police ait commencé son enquête, le crime de rûdeur étant improbable, le second corps, celui du patron du kebab de la place fut retrouvé le lendemain adossé au second arceau où était inscrit le mot « Ποσειδών ».

C'est le meurtre suivant qui nécessita le rappel de l'inspecteur Patrick Porro à la retraite dans le privé depuis l'affaire des V'Lisle. Le gérant du magasin d'optique de la rue de Lannoy, habituellement sobre comme un chameau avait été retrouvé inconscient, une bouteille de tord-boyaux à la main avec 6,5 g d'alcool dans le sang avant de décéder dans l'ambulance. Sur le troisième arceau qui lui servait d'appui était tracé « Διώνυσος ».

Les premières investigations menèrent le limier sur la piste du professeur de grec ancien qui habitait le quartier. Véritable pilier de bar, il était en congé pour longue maladie, femme et enfants l'ayant quitté depuis sa passion pour l'ouzo et les olives de Kalamata. De plus, il était connu pour être irascible avec les boutiquiers ce qui en faisait un coupable idéal.

Le mobile de l'enseignant étant en marbre de Paros, c'est néanmoins son interrogatoire qui apporta quelques éléments au détective : les inscriptions mystérieuses correspondaient aux noms de Prométhée, Poséidon et Dionysos en caractères helléniques anciens. Ce fut un appel sur son mobile qui le sortit de ses réflexions ; l'agent en surveillance de la place avait été retrouvé abattu d'une balle dans la nuque par son arme de service. Sur le quatrième arceau était imprimé « Ἀθηνᾶ » pour Athéna.

La population était en émoi, les journalistes à la recherche du scoop, la police sur les dents et Porro sous pression. Ce fut l'autopsie de la seconde victime et le film du dimanche soir qui mirent l'enquêteur sur la piste. Le rapport indiquait que le gérant du fast-food était mort par étouffement, une queue de hareng lui ayant été littéralement enfoncée dans la gorge. Comme dans « Se7en », le polar de David Fincher avec Brad Pitt et Morgan Freeman où le meurtrier s'inspirait des péchés capitaux, le criminel usait de la mythologie grecque pour commettre ses crimes. Prométhée était le titan qui avait enseigné la métallurgie aux humains d'où les clous et la chaîne, Poséidon le dieu de la mer pour le poisson, Dionysos celui de la vigne avec l'alcool et Athéna, la déesse de la guerre pour l'arme à feu.

Les deux assassinats suivants, quasiment concomitants à un incident de la circulation arrivé au privé allaient encore le faire avancer dans son enquête. La shampouineuse du salon de coiffure de la rue de Bouvines avait été retrouvée morte dans son commerce, les cheveux et la peau brûlés au troisième degré par ses produits de permanente. Un peu plus tard dans la journée, c'est le conseiller général du canton qui était découvert à sa permanence en mairie, les yeux crevés et la boîte crânienne défoncée par ses branches de lunettes.

Porro se rendant sur les scènes de crime afin d'établir les constatations

d'usage manqua de se faire renverser par une voiture. De ses premières fonctions d'ilotier, il avait conservé l'habitude de se déplacer à vélo et c'est en empruntant la rue Bourjemois qu'il avait failli se faire faucher par une automobile arrivant à fond de cale. Un véhicule stationné sur le contresens cyclable l'avait obligé à déboîter sur l'artère en sens interdit sans visibilité sur la voiture arrivant en face. Après s'être arrêté pour faire de la pédagogie avec le conducteur mal garé qui n'était autre que le commis du boulanger, Porro reprit son chemin pour aller ranger son fidèle Gazelle hollandais sur les maudits arceaux où personne n'osait maintenant s'aventurer. Sur les cinquième et sixième, les sinistres graffitis : « Ἀφροδίτη » et « Γοργόνες » pour Aphrodite, la déesse de l'Amour, des Plaisirs et de la Beauté et les Gorgones, ces créatures fantastiques et malfaisantes, d'une telle laideur que quiconque ose les regarder en plein visage meurt pétrifié.

Une intuition habitait désormais le policier mais pour la corroborer, il devait d'abord se rendre au commissariat afin d'y interroger les agents et d'y consulter les mains-courantes ou copies de procès-verbaux. 90 minutes lui suffirent pour en ressortir avec une certitude.

La maison se situait dans la cour Brunswick face à la salle des fêtes. Dans le long couloir d'entrée, Porro ressentit un souffle d'air froid sur son crâne dégarni. La porte de la maison où il se rendait était entrouverte et les trois coups secs qu'il y donna suffirent à l'ouvrir entièrement. Dans le fauteuil, un vieil homme à la peau fripée par les âges semblait assoupi. Il ne bougea pas malgré les raclements de gorge et les toux de moins en moins discrètes du constable. Porto coupa la télévision qui rediffusait un vieux film de Hardy Kûmel, « Malpertuis » d'après le roman éponyme de Jean Ray. Le barbon ne bougeait pas, ne respirait plus. Dans un soupir de déception, l'inspecteur se saisit du téléphone pour appeler les secours.

Les minutes précédant l'arrivée de l'ambulance lui permirent de fouiller succinctement le désordre indescriptible de l'exiguë demeure. La seule chose digne d'intérêt se trouvait dans le meuble de la pièce principale ; un vieux coffret en cuir avec quelques pages couvertes de minuscules pattes de mouches qu'il fourra dans sa poche d'imperméable. Les hommes en blanc eurent vite fait de lui confirmer le décès du vieillard. Après que ses ex-collègues eurent recueilli son témoignage et posé les scellés, notre individu se rendit d'un pas lourd dans le salon de thé le plus proche afin de lire ce qu'il pressentait être une confession.

Je suis Hermès, le gardien des voyageurs, le dernier Dieu de l'Olympe. Mes compagnons du berceau de la civilisation et moi nous nous sommes éparpillés sur la planète lorsque les mortels ont cessé de croire en nous. Certains sont partis en Afrique ou en Asie, d'autres tout au nord. Quelques-uns se sont établis à Anvers. Avec douze de mes condisciples, nous avons choisi de nous arrêter non loin de ces marécages qui allaient devenir ce quartier. Mais nos pouvoirs déclinant au fil du temps, nous devions passer inaperçus. Alors nous avons pris forme humaine et sommes devenus commerçants ou artisans.

Je tenais le magasin de cycles face à la mairie avant qu'il ne se soit démolir par les travaux de construction de la nouvelle place.

Mon épouse, Aphrodite s'occupait du commerce de vêtements de femme, « MarieVog » juste à côté.

Dionysos vivait grâce à la taverne «Le Bock Gambrinus» et Poséidon résidait dans sa poissonnerie sur le même trottoir.

En face, Apollon, patron des arts avait installé la droguerie « Buisine », Héra, la protectrice de la fécondité, un magasin de robes et articles de mariage, « La Bergère », Cronos, le monarque du temps, l'horlogerie-bijouterie « Huyghe ». Prométhée était devenu quincailleur, Némésis, la souveraine de la justice, huissier de justice et Eurylale la gorgone, opticienne. Alecto la dernière des trois Érinyes qui coupaient le fil de la vie était devenue pompe-funèbre. Zeus lui-même possédait un cinéma-dancing, le « Rex-Fives ». Héphaïstos, le maître des forges avait installé plus loin une fabrique qui allait devenir « La maison Thel ».

Nous avons vu ce hameau devenir plus tard un village puis être annexé à la ville il y a environ 150 ans. C'est l'arrivée de l'automobile qui a accéléré notre fin. Au fur et à mesure que la voiture envahissait l'espace, mes sœurs et frères ont disparu. Leurs échoppes ont progressivement fermé leurs portes avant d'être détruites pour installer cette nouvelle agora.

Les nouveaux boutiquiers, partisans du «No parking, no business» ne voyaient pas plus loin que le bout de leur chiffre d'affaires.

Le boulanger en chargement stationnait sur les pistes cyclables, le livreur du fast-food garait ses scooters sur les emplacements vélos, la coiffeuse y

lissait rouiller l'épave de son vélo, occupant ainsi le peu d'emplacements disponibles, l'opticien attachait régulièrement par mégarde le sien avec celui des autres. Et je ne parle pas des véhicules démarrant sans clignotant, des portières qui s'ouvraient sans que les conducteurs imaginent l'arrivée de cyclistes.

Même les pouvoirs publics s'en fichaient ; la police ne daignait même pas prendre les dépôts de plainte lors des vols de selles de vélos, le conseiller général par ailleurs élu en charge du stationnement n'était pas convaincu de l'intérêt d'augmenter le nombre d'arceaux-vélos.

À la mort d'Aphrodite, le gardien des routes et des carrefours que je suis, né pour être le tourment des mortels, devait agir.

Je l'ai vengé avant mon dernier souffle.

Avant de détacher son antique bécane du septième arceau de la place, Porro sortit son Opinel du fond de sa poche pour y graver « Ερμής ».

**Patrick Eillum
Bruges-Mont de Terre**

BRÈVES

Éloge de la lenteur et de l'immobilité

Voici un argument supplémentaire en faveur du vélo et de la marche à pied. Ces modes de transport lent réduisent la vitesse de propagation des maladies. En effet, en raison de leur lenteur, cyclistes et piétons réfléchissent à deux fois avant de faire un déplacement : on ne se rend pas en Chine à vélo sur un coup de tête.

Comme ils sont beaucoup plus rapides, l'avion et la voiture n'entraînent pas la même réflexion.

Plus les usagers de ces modes de transport augmentent, plus le risque de pandémie (et sa vitesse de propagation) augmentent. Le virus de la grippe aviaire (jusqu'à maintenant heureusement contenu) l'a bien montré. Hélas, bien peu de ces usagers sont capables de remettre en question l'utilité de leur déplacement.

Dans le domaine de la lenteur, les cyclistes doivent donc s'incliner devant leurs maîtres : les piétons.

Jean Dewavrin

Merci à Elsa, ma nièce à l'origine de cet article.

Devinette

Pourquoi certains automobilistes refusent-ils que leurs enfants se rendent à l'école ou au collège à vélo alors que cet établissement est proche de leur domicile ?

Réponse : parce qu'ils pensent que tous les automobilistes se comportent comme eux à l'égard des cyclistes.

B.M.

Acceptez-vous les cyclistes ?

De nombreux établissements (cafés, restaurants, magasins, services divers...) disposent d'un vaste parking pour accueillir les visiteurs et clients en voiture alors que rien n'est prévu pour stationner son vélo en toute sécurité. Quand cela m'arrive, je me présente à l'accueil, un sourire aux lèvres :

- Bonjour, Madame (Monsieur si c'est un homme)

- Bonjour, Monsieur.

- Acceptez-vous les cyclistes dans votre établissement ?

En général, ahurissement complet de mon interlocutrice (interlocuteur) comme si les cyclistes étaient des êtres extra-terrestres ou comme si l'idée de venir dans l'établissement autrement qu'en voiture était complètement saugrenue. Cette phase d'ahurissement

passée, j'ai le plus souvent un neutre « Bien sûr, Monsieur », sans autre commentaire et je dois expliquer la raison de ma question sans avoir de réponse satisfaisante. Parfois je reçois une plus grande marque d'intérêt « Bien sûr, Monsieur ! Pourquoi cette question ? ». Une seule fois, à la suite de ma remarque sur le stationnement des vélos, j'ai eu droit à un « Vous avez raison. On va demander à la Mairie de faire quelque chose ».

Faites l'expérience vous-même. C'est très réjouissant et, si nous sommes plusieurs à le faire, cela peut avoir un effet réel.

B.M.

Un peu de linguistique

La langue française fourmille d'exemples de mots dont l'usage est opposé à leur sens étymologique. En ce qui concerne les déplacements, l'exemple le plus frappant est celui du mot « automobile ». Il caractérise étymologiquement une capacité à se déplacer par soi-même. Il a été utilisé historiquement pour distinguer les véhicules motorisés des voitures tirées par des animaux. Il est clair cependant que, leurs moteurs utilisant une source d'énergie externe (par ailleurs fort polluante à la production comme à la consommation), ils n'ont rien d'automobile. Cyclistes, n'hésitons pas à le clamer haut et fort :

« Le véritable véhicule automobile, c'est le vélo ! »

« Les vrais automobiles, c'est nous ! ».

B.M.

Avis aux habitants de la Terre

N'attendez pas que ça pète.

Pour sauver la planète,

Roulez à bicyclette

Anonyme vu dans une manifestation

Miction dans un Stradivarius

Les subtiles lectrices et les avisés lecteurs de l'heurOvélo auront compris que, par ce titre un peu abstrus, j'ai voulu, en termes plus choisis, exprimer mon impression d'avoir « pissé dans un violon ». Elles et ils se souviennent peut-être de la fantaisie intitulée « Martine à Vélo » que j'avais publiée dans le numéro de janvier 2011 de cet excellent journal. J'y saluais le nouveau Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole qui présentait notamment le vélo comme « un moyen de transport certes économique et écologique,

mais surtout performant et très concurrentiel des autres modes pour des distances courtes à moyennes, inférieures à cinq kilomètres » et précisait qu'il « constitue en particulier une véritable alternative à l'automobile pour la plupart des déplacements quotidiens ». Rien ne remplaçant l'exemple, je suggérais que Martine Aubry, accompagnée de son aréopage, fasse régulièrement à vélo la courte distance qui sépare la mairie de Lille du siège de la Communauté Urbaine.

Je dois avouer piteusement que j'ai fait chou blanc. Pire, un peu plus tard, je voyais à la devanture d'un marchand de journaux un mensuel régional affichant en couverture :

ROAD MOVIE LILLOIS

EN VOITURE AVEC MARTINE.

Trois heures à travers la ville...

Sans commentaire si ce n'est que la meilleure façon de faire découvrir Lille à des visiteurs c'est la marche à pied ou le vélo, sûrement pas la voiture !

L'inauguration quelque temps après des V'lille m'a mis un peu de baume au cœur. Je me souviens cependant que dans le compte rendu de l'événement paru dans la presse régionale on voyait Martine Aubry poser à côté d'un vélo mais pas sur un vélo.

Allons, Madame Aubry. Encore un effort ! Comme l'affirmait pertinemment un tract diffusé il y a plusieurs années par la communauté urbaine que vous présidez, « Y'a pas que l'auto dans la vie ! »

Bruno Macke

Réactualisation

Auparavant, je roulais avec une affiche fixée à l'arrière de mon vélo avec le texte suivant : « Soyez zen, le baril de pétrole n'est pas encore à 200 dollars. »

J'ai dû changer le message. C'est maintenant : « Soyez zen, le litre de carburant n'est pas encore à 3 euros. »

Cette modification s'est avérée nécessaire, peu de personnes ayant une idée du prix du baril.

Dark Vador

Nouvelle formule

Le bonheur de ceux qui voyagent en avion et en voiture fera le malheur de ceux qui subissent (ou subiront) le bouleversement climatique. Dans certains cas, il s'agira des mêmes personnes.

Jean Dewavrin

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE ARRAGEOISE

13 septembre : Saint Laurent ; rencontre avec les services de la Ville sur deux projets : rue Decobert où l'ADAV propose la réalisation d'une Chaussée (voie centrale banalisée et deux bandes cyclables) pour renforcer la zone 30 ainsi que des double-sens cyclables, rue Estenne Cauchy, projet de bandes cyclables entre la rue Pierre et Marie Curie et la rue Cassin. M. Anceau., P. Tittlein.

18 octobre : Nouvelle réunion sur les rues Decobert et Cassin. Pour la rue Decobert la Ville semble assez frileuse pour une chaussée. Nos demandes d'améliorations du projet sur la rue Estenne Cauchy sont prises en compte (prolongement des bandes, insertion revue au niveau des giratoires, réduction de l'insertion voiture pour la voie rapide) mais devront être validées par le Conseil Général du Pas de Calais. M. A., P. T.

12 décembre : Commission de circulation de la Ville d'Arras. L'installation des nouveaux arceaux commandés début 2012 devrait (enfin) être réalisée au printemps 2013. Le matériel existant sera remplacé par un modèle validé conjointement (points d'attache multipliés). Présentation du projet de réaménagement de la rue Émile Breton. Discussion autour de la pertinence des aménagements cyclables prévus. Après avoir étudié les plans, Droit au vélo transmettra ses remarques. O. Jandot.

ANTENNE BÉTHUNOISE Béthune

3 octobre : Réunion avec les services techniques de Béthune pour demander de remédier aux anomalies constatées par l'ADAV sur certains aménagements cyclables réalisés durant l'été 2012 à Béthune (très partiellement et imparfaitement corrigés en 2012). D. Dourliens, S. G.

15 octobre : Visite sur le terrain avec la Ville et le SIVOM pour apporter des améliorations aux réalisations cyclables de l'été. D. D., S. G.

24 octobre : Réunion pour proposer, à la demande des services techniques, un réaménagement de l'avenue Winston Churchill (à partir de l'école d'infirmières jusqu'au giratoire en direction de Noeux les mines), en vue d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons tout en légalisant le stationnement bilatéral des voitures. D. D., S. G.

19 novembre : Réunion à la mairie de Beuvry, remarques sur le PLU, consignées sur le registre d'enquête publique : demande de privilégier le cheminement des cyclistes, si possible en dehors des axes principaux, par exemple entre la gare, le centre ville et l'hôpital... D. D.

19 décembre : Réunion avec les services techniques de Béthune pour examiner le plan de réaménagement, prévu par la Ville, du pont Mendès France, situé près de la gare. Malheureusement le plan présenté n'indiquant pas les côtes des profils en travers, une autre réunion a dû être programmée mi-janvier 2013 pour pouvoir faire des propositions concrètes. D. D., S. G.

16 janvier 2013 : Réunion avec les services techniques de Béthune. L'ADAV a proposé deux options de réaménagement du pont Mendès France, situé près de la gare. D. D., S. G.

ANTENNE DUNKERQUOISE

7 septembre : CUD. Comptage automatique de vélos. 9 points opérationnels depuis le 1^{er} juin. 9 autres points seront déployés dans le courant de l'année. Ces comptages ne peuvent être effectués que sur aménagement cyclable en site propre (piste ou voie verte). Tourne-à-droite. 14 panneaux installés. D'autres intersections sont programmées à court terme. Double-sens cyclables. Seules 7 rues en zone 30 n'en seront pas équipées. La mise en place de cette réglementation sera facilitée par le nouveau plan de circulation en vigueur depuis septembre du centre-ville de Dunkerque. Cyclofiches. Traitement de l'ensemble des problèmes rencontrés par les usagers. Projets d'aménagement. Liaison cyclable sur le quai de l'Île Jeanty. Réalisation de la RD11. Gravelines : rue du Pont de Pierre réalisé sur une partie, l'autre est en attente de l'avis du Département du Nord. Coudekerque Branche : Pont des Coopérateurs, rue de l'Ancienne Mairie. Dunkerque : rue Castelain piste bidirectionnelle. Réalisation d'un passage spécifique rue Dumez pour éviter une intersection accidentogène. Rue de la Plage, création d'une piste bidirectionnelle traversante (réhaussée pour inciter au respect de la priorité). Demande de l'ADAV d'intégrer l'étude de tourne-à-droite à tous les nouveaux projets. O. Cohen, S. T.-T.

17 octobre : CUD. L'expertise de l'ADAV en matière d'intégration des cyclistes dans les aménagements dédiés aux bus est sollicitée dans le cadre de la programmation de lignes de Bus à Haut Niveau de Service. Le traitement des traversées s'avère particulièrement délicat. La cohabitation bus/vélos reste cependant préférable à celle avec les automobilistes.

17 décembre : CUD. Rencontre avec la STDE (exploitant du réseau de transports en commun DK'Bus) pour présenter les collaborations menées avec Transpole et Artis sur la sensibilisation des cyclistes au dépassement par la droite.

ANTENNE LENSOISE Loos en Gohelle

26 septembre : Réunion avec la Ville. Droit au vélo présente ses missions et son fonctionnement. La Ville présente ses projets à venir. L'ADAV propose des améliorations pour favoriser les circulations à vélo (amélioration des aménagements de la route de Béthune et poursuite vers Lens, entretien des aménagements existants, amélioration des cavaliers et autres chemins piéton/vélo...). B. Cierniak, S. G.

Lens

26 septembre : Réunion d'échange en vue de mettre en place un Groupe de Travail Vélo. La Ville présente les grandes lignes de ses futurs projets : révision du plan de circulation, projet Grande résidence, liaison piéton/vélo gare-Louvre. Ces projets seront présentés à Droit au vélo plus en détails au cours de prochaines réunions. La Ville explique qu'elle organise une semaine de la mobilité du 5 au 10 novembre et invite Droit au vélo à y participer. M. A., B. C., S. G.

16 octobre : GTV. Point sur la semaine de la mobilité du 5 au 10 novembre ; présentation du projet Grande résidence, Droit au vélo se rendra sur place pour ensuite donner son avis sur le traitement de certains détails des aménagements prévus ; présentation des aménagements prévus entre la gare et le Louvre. M. A., B. C., S. G.

BULLETIN D'ADHESION

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs,

Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue...

Bulletin à renvoyer à l'association Droit au vélo, 23, rue Gosselet, 59000 LILLE

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

Adhésion individuelle : 14 €

Chômeur/étudiant : 8 €

Couple : 25 €

Famille : 25 € + 1 € par enfant

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

Famille monoparentale : 14 € + 1 € par enfant

Membre de soutien > 25 €

Association : 25 €

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

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

Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de€

à l'ordre de L'ADAV. Je recevrai un reçu fiscal.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Profession :

Téléphone :

Courriel : @

Date de naissance :

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE LILLOISE

Hellemmes

11 octobre : GTV. LMCU liste les études de double-sens cyclables étudiés dans le cadre de la mise en conformité des zones 30. Certaines ont été validées par la Ville et seront réalisées fin 2012/début 2013 et d'autres ont été refusées par la Ville, pour des raisons actuellement non connues. Droit au vélo propose que des aménagements cyclables soient étudiés sur certaines rues (rue F Mathias + rue J. Guesde et Delemazure - inversion du sens de l'aménagement cyclable ; rue Chanzy et rue F. Buisson - double-sens cyclable). L'ADAV rappelle à la Ville qu'elle lui a transmis une liste de proposition d'emplacements d'arceaux et demande si des installations sont programmées, la Ville va voir en fonction du budget si c'est envisageable pour 2013. J.-D. Stelandre, S. G.

Lammersart

21 décembre : GTV. Point sur les demandes d'aménagements de l'ADAV (rues Roche, Spriet, place F. Clouet, Ampère, Vaillant et Lavoisier) ; présentation des études de double-sens cyclables réalisées par LMCU (rues des Martyrs de la Résistance, de Lisieux, Nadaud, Lalo et Saint André + la rue Chateaubriand qui va passer à sens unique avec double-sens cyclable) ; Points divers : l'ADAV demande si les rues en zone de rencontre en sens unique du Pacot seront dotées de double-sens cyclables, LMCU réalisera les études ; point sur les « cédez-le-passage cyclistes aux feux » ; l'ADAV déplore l'état du halage de la Deûle, la Ville répond qu'elle a déjà sollicité le gestionnaire et n'a obtenu aucune réponse ; l'ADAV informe que les cyclistes sont mécontents du réaménagement de l'avenue Leclerc dépourvue d'aménagements cyclables alors que la largeur était suffisante pour en réaliser ; etc. P. Delrue, J.M. Roger, S. G.

Lille

28 septembre : Pass Sénior. Précision sur les modalités d'intervention. L'idée d'un partenariat avec l'ADAV se concrétisera en fin d'année par la proposition d'une série de stages de remise en selle aux bénéficiaires du dispositif Pass Senior intéressés. S. T.-T.

9 octobre : Participation à une demi-journée de visite terrain des aménagements cyclables à Lille avec un représentant vélo du CERTU et les délégués au vélo régionaux. S. T.-T.

30 octobre : GTV. Point sur les arceaux 2012 et 2013. Présentation d'études d'aménagements cyclables sur le bd JB Lebas (côté Saint Sauveur), la rue Javary, la rue de la Madeleine, la place Fernig. Retours sur les études des avenues Willy Brand et Chaude Rivière, de la rue Royale, de double-sens cyclable sur le secteur des 400 maisons à Lille Sud et sur les quartiers Centre et Vieux Lille. LMCU a pour objectif de terminer la mise en conformité des zones 30 en 2013. Droit au vélo et la Ville demandent une étude d'aménagements cyclables sur la porte des Postes à LMCU. S. G., S. T.-T.

6 décembre : GTV. Point sur les arceaux. Présentation d'un projet de réaménagement de la rue de la Madeleine (sens unique avec double-sens cyclable), l'ADAV est plus favorable à un double-sens cyclable de type bande que de type piste. Présentation des études de mise en conformité des zones 30 (double-sens cyclables) sur les quartiers Centre, Vieux Lille et Lille Sud ; les prochains quartiers étudiés seront le Petit Maroc, Moulins, Wazemmes et Fives. Présentation d'aménagements cyclables sur la rue Delory (entre rues de Paris et Saint Venant) et la rue des Augustins. Point sur les cédez-le-passage cyclistes aux feux : 48 carrefours ont été étudiés selon deux axes (un nord-sud et un est-ouest). Le budget vélo 2013 a été réduit, les réalisations 2013 devront donc être priorisées. Point divers (cyclotriches). S. G., S. T.-T.

20 décembre : visite du local proposé par la Ville pour l'atelier d'aide à la réparation.

Ronchin

11 septembre : Réunion publique suite à l'envoi d'un questionnaire à l'ensemble des communes de la métropole lilloise sur un projet de plan vélo communautaire. Discussions et échanges sur les secteurs de Ronchin à aménager pour les cyclistes. S. G.

Roubaix

4 septembre : Rencontre avec M. Tardy, premier adjoint de la Ville. L'ADAV demande que soit relancé le GTV suite à la nomination de M. Dubois au poste de maire. Accord. L'ADAV fait part de ses priorités en terme d'aménagements : bd. du gal Leclerc, av. Motte-Salengro, av. Jean Lebas, bd. Beaurepaire, axe Tassigny-Bossut-Lorrain, rue du Gal Sarail, rue de L'Hospice. Un GTV sera prochainement organisé ainsi qu'une rencontre avec les services du Département compétents pour certaines voies. M. A., R. Bodart.

25 octobre : GTV. Présentation par LMCU des premières études sur l'av. Jean Lebas avec des bandes cyclables. Il est demandé d'assurer une continuité des bandes jusqu'aux carrefours. Présentation de l'étude des double-sens cyclables sur l'axe Tassigny-Bossut-Lorrain. Le CG 59 est sollicité pour étudier la réalisation d'aménagement sur l'av. Motte et le bd

Beaurepaire dans la continuité des travaux réalisés par LMCU dans le cadre des aménagements de la ligne à haut niveau de service. M. A.

Tourcoing

15 septembre : Stand sur la zone de l'Union dans le cadre de la journée organisée par la MRES avec le collectif de l'Union. Y. Paillard.

16 septembre : Organisation d'une convergence entre Lille et la Zone de l'Union. Y. P. R. B.

22 septembre : Stand sur la Grand Place de Tourcoing dans le cadre de la journée de la mobilité. Y. P., M. A.

9 octobre : GTV. Point sur les réalisations : double-sens cyclables sur les rues du Viaduc, Bus, Haze et Briand. En cours : Mathon, St Vincent de Paul, Riez, Renaix, Caire, Driant. Projet 2013 : J. Monnet, Varsovie, Courtrai, Quartier des Phalempins. En étude, rues JJ. Rousseau, Braille, Loti, Calvaire, Poutrains, Orions, Alma. L'ADAV demande l'étude de deux axes prioritaires pour l'application du cédez-le-passage au feu rouge : bd. d'Hal-luin-Gare et bd. de la Marne-bd. de l'Egalité. Y. P., M. A.

28 novembre : Comité de pilotage sur le projet de réaménagement de la place Sémard (gare). Le profil des aménagements cyclables ne peut toujours pas être arrêté du fait des tergiversations par rapport à l'implantation des arrêts de bus. M. A.

17 décembre : GTV. Point d'étape sur le fonctionnement de V'lille. Très faible utilisation du service à Tourcoing : 0.4 utilisateur/jour/vélo. Réalisations cyclables en cours : rue Guéthem et Leloir. Projet validés des rues : J. Monnet, Varsovie, Courtrai, JJ. Rousseau, Braille, Loti, J. Jaurès, Guillaume de Mortagne, Calvaire. Aménagements en études sur les rues : des Poutrains, des Orions, Niot et Turenne. M. A.

Villeneuve d'Ascq

13 septembre : Dans le cadre de notre partenariat avec la Ville, organisation d'une sortie découverte des aménagements cyclables de la ville et des points de franchissements de la rocade et de la voie ferrée. M. A. Marquage des vélos contre le vol. M. A., J. B.

21 septembre : Rencontre avec les services de la Ville pour finaliser notre programme d'action « vélo-école » avec des classes volontaire de CM2. M.A.

22 septembre : Organisation d'une nouvelle sortie à vélo de découverte des aménagements cyclables pour les habitants. M. A.

26 septembre : Séance de remise en selle et sensibilisation sur l'usage du vélo urbain auprès d'un centre social de Pont de Bois. M. A.

3 octobre : Séance de remise en selle et sensibilisation sur l'usage du vélo urbain auprès d'un centre social de Résidence. M. A.

5 octobre : Rencontre avec les professeurs des écoles intéressées pour une action vélo-école avec les CM2. Définition des besoins et des attentes. M. A.

8 octobre : Réunion technique avec le conseil de quartier d'Annappes sur les travaux de la « voie de délestage » pour accéder à Saint Adrien. M. A.

11 octobre : Restitution du challenge entreprise, action où l'ADAV est partenaire. M. A.

17 octobre : Rencontre avec la Ville et LMCU pour définir les priorités 2013 à inscrire : piste cyclable rue de Lannoy, doubles-sens cyclables sur les rues de la Sation, Wasquehal et Delattre. M. A. G. Laurent.

7 décembre : Rencontre avec le centre social Cocteau pour imaginer des actions de sensibilisation en 2013. M. A.

10 décembre : Nouvelle rencontre avec les professeurs des classes qui participeront à la vélo-école. Précision sur le programme d'intervention proposé par l'ADAV. M.A.

19 décembre : Point bilan sur le partenariat ADAV / Ville et perspectives 2013.

20 décembre : GTV. Bilan des actions 2012 et perspective 2013 : aménagements des rues de la Station, Wasquehal, Delattre et au conditionnel, première tranche de la rue de Lannoy. Poursuite des actions de sensibilisation au vélo des habitants en ciblant les écoles, les centres sociaux et les entreprises. L'ADAV propose la réalisation d'un point fort pour la Fête du vélo le dimanche 2 juin. M. A.

Wasquehal

23 octobre : GTV. L'ADAV rappelle ses précédentes demandes : double-sens cyclables dans le centre ville, étude de la rue Lebas, double-sens sur les rues du Haut Vinage et Leclerc. Point sur les projets de l'av. Sartre et de la rue de la Couture. Il est convenu de développer nos échanges pour le suivi des projets cyclables et des actions envers les scolaires. Wasquehal est intéressée pour s'impliquer lors de la fête du vélo. M. A., S. T.-T.

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE VALENCIENNOISE

Saint-Amand-les-Eaux

27 septembre : Réunion Mobilité - présentation par le Conseil des Sages de leur diagnostic et échanges avec les interlocuteurs de la Ville et de Droit au vélo sur le potentiel cyclable de la ville. S. G., S. T.-T.

15 novembre : Réunion sur le projet de réaménagement du cœur de ville. 5 projets ont actuellement été retenus sur les 35 projets envoyés suite au concours d'idées lancé en 2010. La population est également actuellement concertée sur le projet. L'objectif est de réaménager l'espace central pour réduire l'emprise du stationnement automobile et augmenter la place dédiée aux piétons et cyclistes. Des poches de stationnement seront créées dans la ville. La Grand'Place ainsi que les rue Thiers et d'Orchies seront traitées en zone de rencontre. Le nouveau plan de circulation et le phasage des travaux seront décidés en 2013 pour un démarrage des travaux en 2014. S. G., S. T.-T.

Valenciennes

15 septembre: L'ADAV organise la deuxième édition de Val'en Cycle, la fête du vélo valenciennoise. Les participants sont au rendez-vous et la journée est, de l'avis de tous, une belle réussite.

17 septembre: Commission de circulation de la Ville de Valenciennes. L'ADAV a fait deux propositions. 1 : Autoriser les cyclistes à circuler sur les trottoirs du pont Jacob. La chaussée étroite, bordée par la plate-forme du tram rendue infranchissable, ne permet pas le dépassement des cyclistes et les condamne au rôle de ralentisseur humain, la meilleure solution reste le trottoir. 2 : L'abaissement d'une bordure très haute, au giratoire de l'Avenue Horne pour permettre l'accès à l'aire piétonne qui accompagne le tram. Ces deux propositions ont reçu un accueil favorable et sont validées par la commission.

S. G., A. Legrand

19 septembre: Quelques jours seulement, après Val'en cycles, participation de l'ADAV, avec un stand à la journée Mobilité sur la Place d'Armes, organisée par Transvilles (exploitant du réseau de transport urbain du valenciennois).

N. Lecomte et A. L.

13 décembre: Commission de circulation de la Ville de Valenciennes. L'ADAV avait proposé plusieurs dossiers, ils seront examinés à la prochaine commission. Concernant les dossiers du 17 septembre, validés par la commission, la procédure qui engage les travaux est en cours. A. L.

Valenciennes Métropole

3 octobre: Dans le cadre du Plan Climat Territorial, l'ADAV est invitée à participer à un projet: «Territoire, Activité Physique et Santé». Le vélo comme moyen de déplacement au quotidien est au cœur du débat, mais la place de la voiture est fortement enracinée. S. T-T et A. L.

3 janvier 2013: Dans le cadre d'un diagnostic « Santé de l'Agglo » et plus particulièrement sur l'aspect « Sport - Santé », Valmétropole a invité la coopérative E2I, chargée de cette étude, à rencontrer l'ADAV. Il est admis que la pratique du vélo au quotidien comme mode de déplacement

est un excellent exercice physique, bon pour la santé et la question essentielle posée à l'ADAV est : comment développer ce mode de déplacement ? L'ADAV, pour répondre à cette question, a développé tous ses arguments habituels en insistant sur la mise en place d'un système vélo, mais les décisions ne lui appartiennent pas. A. L.

Saint-Saulve

12 octobre: L'ADAV est reçue par le maire de la commune, Mme Gallez, pour donner son avis sur la mise en double-sens cyclable des sens interdits de la ville. La difficulté à se prononcer sur un plan conduit les participants à prévoir une rencontre sur le terrain pour mieux évaluer les solutions aux différents cas de figure. M. A., A. L.
13 novembre: L'ADAV est invitée par le maire à participer à une nouvelle étude de faisabilité sur la mise en double-sens cyclable. Le directeur des services techniques et le responsable de la police municipale sont associés au projet. Après une visite sur le terrain des voies concernées, l'ADAV a remis un dossier sur la faisabilité des double-sens cyclables à la mairie. La Ville doit le traiter à la prochaine commission de circulation, au premier trimestre 2013. La commune devrait aussi associer l'ADAV à une plus large réflexion sur un plan de circulation communal dans un futur proche. M. A., A. L.

SCoT

Réunions publiques:

24 septembre: Condé sur Escaut. N. L.

25 septembre: Denain. C. Bridelance

26 septembre: Anzin. A. L.

27 septembre: Saint-Amand. S. T-T.

Participation de l'ADAV aux quatre réunions publiques du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) pour demander une meilleure prise en compte du vélo dans l'agglomération et en particulier l'étude d'un schéma directeur vélo à l'échelle de l'agglomération. Le président du SCoT, présent aux réunions, est favorable à cette demande.

16 novembre: L'ADAV est invitée, par les responsables du SCoT, pour étudier la possibilité d'être associée au schéma directeur vélo de l'agglomération que le SCoT prévoit de mettre en place. À l'issue de cet entretien aucune décision n'a été prise sur le rôle précis qui sera confié à l'ADAV. M. A., S. T-T et A. L.

SITURV

06 novembre : Dans le cadre de la révision du PDU (Plan de Déplacement Urbain), l'ADAV rencontre le bureau d'études «Egis» chargé du bilan PDU, avec la charte vélo. Depuis son élaboration, le vélo n'a pas réussi à trouver suffisamment sa place dans les aménagements de voirie. Pour le développement du vélo, le bilan du PDU est un constat d'échec. S. G., A. L.

20 novembre : Première réunion de la révision du PDU. Le bureau d'études Egis présente un diagnostic de la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération. Le vélo n'a manifestement pas encore trouvé sa place, les transports en commun, malgré l'arrivée du tram ne progressent pas, et c'est la voiture qui reste le mode de déplacement le plus utilisé avec une part modale à 65%.

L'ADAV participe à cette présentation et est invitée aux quatre ateliers qui vont suivre pour étudier plus finement les déplacements par secteur géographique. S. G., A. L.

22 novembre : Atelier n°1, secteur de l'Amandinois. Densité de la population faible, territoire très lié à la voiture, avec une part modale de 72%, les transports en commun ne représentent que 3% des déplacements, mais le vélo a une part supérieure à la moyenne de l'agglomération avec 3 à 4%. L'ADAV devrait, en 2013, travailler avec la commune de Saint-Amand pour améliorer les déplacements des cyclistes dans cette ville. S. G., A. L.

28 novembre: Le SITURV, dans le cadre de la réalisation de la ligne de tram, Valenciennes - Pays de Condé, propose à l'ADAV de prendre connaissance des itinéraires de contournement proposés pour éviter aux cyclistes les difficultés à circuler sur les tronçons sans aménagement cyclable. Des propositions de pose d'arceaux sont également en projet. L'ADAV reçoit ces informations, mais n'est pas convaincue des itinéraires bis pour cyclistes : ils représentent de longs détours sans aménagement spécifique prévu, le positionnement des arceaux et leur nombre sont encore liés à un financement non clairement établi. L'ADAV souhaite davantage de précisions sur tous ces éléments, ce qui fera l'objet d'une prochaine rencontre. S. G., A. L.

29 novembre - Atelier n°2, secteur de l'Arc Minier Denain - Condé. Un territoire étendu où le vélo ne représente que 1,7% de part modale, malgré un nombre important de déplacements inférieurs à 3km. L'ADAV souligne la non prise en compte du vélo dans les zones les plus urbanisées de ce secteur. A. L.

06 décembre: Atelier N°3, secteur de l'Ostrevent et communes périphériques. Un territoire peu urbanisé, la ville principale est Bouchain avec un bassin d'emplois important concentré sur l'industrie automobile. Les déplacements se font principalement en voiture, la part modale des transports en commun est dans la moyenne de l'agglomération avec 7%, mais celle du vélo est très basse avec 1,7%. Les représentants de la commune de Bouchain sont prêts à accueillir les propositions de l'ADAV pour une meilleure prise en compte du vélo sur la voirie. Les axes structurants qui traversent Bouchain sont de compétence départementale et seront discutés, avec l'ADAV, au plan cyclable du département. A. L.

13 décembre : Atelier n°4, Valenciennes et sa première couronne, c'est le territoire le plus dense de l'agglomération, mais malgré les nombreux déplacements courts, la part modale du vélo est au plus bas, avec 0,8%. L'ADAV insiste sur les difficultés rencontrées par les cyclistes sur les axes structurants qui conduisent à Valenciennes. L'arrivée du tram n'a pas influé sur la part modale de la voiture à 63,4% et les cyclistes n'ont pas été suffisamment pris en compte sur la voirie lors des travaux du tram. A. L.

PS : les chiffres annoncés de part modale dans les déplacements sont ceux de la dernière enquête ménage déplacements fournie par le SITURV.

INSTITUTIONS



12 septembre : Réunion de travail sur l'élaboration du guide de recommandation des aménagements cyclables du Pas de Calais réalisé en partenariat avec l'ADAV. M. A.

20 septembre : Remise en selle pour les employés du Département. M. A., J. B., L. C., S. G.

24 septembre : Réunion avec les services du Département et de la ville de Dainville pour étudier le projet de raccordement de la voie verte Dainville-Saulty aux aménagements de la CUA sur la

route de Doullens. M. A.

12 octobre : Réunion de travail à Wittes avec le maire et les services du Département pour étudier un projet de chaucidou (proposition de l'ADAV) sur une départementale qui sera requalifiée avant déclassement. M. A.

24 octobre : Réunion de travail sur l'élaboration du guide de recommandation des aménagements cyclables du département réalisé en partenariat avec l'ADAV. M. A.



9 octobre : Comité de pilotage Véloroutes et Voies Vertes. Présentation de l'état d'avancement des projets et réalisations de véloroutes et voies vertes sur la région. S. G.

8 octobre : Réunion de travail avec les services sur la définition des actions à inscrire dans notre projet de convention de partenariat. M. A.

5 septembre : Rencontre avec l'unité centrale pour définir les priorités à inscrire au budget vélo 2013. L'ADAV remet sa liste de doléances en fonction des demandes formulées et validées avec les différentes villes dans le cadre des GTV. Dans ses demandes, l'ADAV s'attache à des projets cyclables structurants. M. A., S. G.

20 septembre : Comité technique du micro PDU du Territoire Est de la métropole (Villeneuve D'Ascq, Val de Marque). Définition des enjeux en termes de mobilité et des liaisons cyclables à valoriser. M. A.

28 septembre : Réunion de lancement de l'étude « vers une métropole cyclable ». Son objectif est de définir la stratégie et les moyens nécessaires pour répondre à l'objectif du PDU de 10 % de part modale pour le vélo en 2020. L'étude doit également permettre de définir une programmation pluriannuelle des aménagements cyclables et renforcer la coopération avec le CG 59. Préparation du séminaire sur l'accidentologie à vélo. M. A.

3 octobre : Comité de pilotage de l'étude micro PDU du Territoire Est. M. A.

10 octobre : Visite de potentiels locaux appartenant à LMCU pour l'atelier.

15 octobre : Séminaire sur l'accidentologie à vélo sur LMCU dans le cadre de l'étude « vers une métropole cyclable ». Le séminaire est ouvert à l'ensemble des élus des communes de la métropole et des services techniques. Son but est de mettre en évidence que le vélo n'est pas dangereux en soi et qu'il convient par contre de travailler sur les aménagements de voirie en limitant la place accordée aux véhicules notamment dans les carrefours pour limiter les conflits vélo / auto. Les services de type vélo-école sont aussi à développer pour conforter la pratique des nouveaux usagers. M. A. Ph. Delrue.

22 octobre : Réunion technique sur les études de franchissement de la RN 41 entre Beaucamps et Santes, de la Deûle à Salomé, Wambrechies et Quesnoy sur Deûle, sur la Lys au niveau du Pré du Hem, sur le canal de Roubaix à Wasquehal et à Lille au niveau du Pont de Fives. M. A., S. G.

5 novembre : Réunion technique sur le micro PDU de Croix Wasquehal. Définition des besoins cyclables. M. A.

8 novembre : Réunion technique sur le micro PDU de la couronne roubaisienne (de Hem à Wattrelos). Définition des besoins cyclables. M. A.

14 novembre : Réunion de travail pour cartographier les priorités d'aménagements demandés à LMCU. La carte avec les demandes de l'ADAV sera ensuite diffusée auprès des élus lors d'un prochain comité de pilotage. M. A.

20 novembre : Comité de pilotage du micro PDU de la couronne roubaisienne en présence de l'ensemble des élus du territoire. M. A.

21 novembre : Comité technique de l'étude « vers une métropole cyclable » : Bilan de l'état de la pratique et de la prise en compte du vélo sur Lille Métropole, comparaison de l'agglomération par rapport aux autres villes françaises, définition des moyens nécessaires à mettre en œuvre pour atteindre 10 % de part modale. M. A., S. G.

27 novembre : Comité technique de l'étude micro PDU de Croix-Wasquehal. M. A.

30 novembre : Réunion de préparation du Document Général d'Orientation (DGO) sur la sécurité routière sur le thème des usagers vulnérables. Le vélo reste une cible à privilégier. M. A.

5 décembre : Comité de pilotage vélo de Lille Métropole. Présentation de la programmation 2013 qui reprend pour l'essentiel des propositions de l'ADAV. Le budget cyclable est insuffisant pour répondre aux objectifs fixés.

L'ADAV demande la mise en œuvre prioritaire d'un jalonnement cyclable sur la métropole, d'une augmentation des crédits pour réaliser les cédez-le-passage aux feux rouges et la définition d'une programmation pluriannuelle. M. A., S. G.

13 décembre : Nouvelle réunion sur les objectifs à inscrire dans le DGO de la sécurité routière sur le thème des usagers vulnérables. M. A.

18 décembre : Réunion sur le projet de réaménagement du pont de Wambrechies, des bandes cyclables d'1m50 seront matérialisées sur le pont dans le sens montant. À moyen terme, une étude pour un encorbellement ou une nouvelle passerelle sera lancée. M. A., S. G.

UTRVA (Unité Territoriale Roubaix – Villeneuve d'Ascq)

19 septembre : Réunion technique entre la Ville de Roubaix, l'ADAV et les services communautaires pour définir les priorités cyclables à proposer au GTV de la Ville (Av. Leclerc, av. Lebas, axe Lorrain-Bossut-Tassigny, rues du Gal Sarail et de L'Hospice). M. A.

23 octobre : Réunion de travail sur les projets de voirie. Roubaix : Double-sens cyclables sur les rues Marceau et Lacroix. Projet de piste cyclable entre Hem et Saily (Quatre Vents). Villeneuve D'Ascq, étude de l'aménagement de la rue du Chesnay (remise à double-sens) et d'une partie de l'avenue du Pont de Bois dans le cadre de la ligne à haut niveau de service. M. A.

Octobre : Participation de l'ADAV à l'enquête publique du contournement nord du Valenciennois, ce projet est dépourvu d'aménagement cyclable sur son itinéraire. L'ADAV exprime sa demande de voir associer à cette liaison routière une piste cyclable, indispensable sur cet axe est-ouest du Valenciennois, en déposant un courrier au dossier de l'enquête publique. M. A., S. G., A. L.

23 octobre : Dans les locaux de l'Université de Valenciennes, l'ADAV participe à la première réunion des contrats de territoire du département. Plusieurs groupes de travail sont organisés, l'ADAV participe au groupe: Mobilité-Transports-Déplacements. Parmi les sujets abordés : le schéma directeur cyclable du Département, le contournement nord de Valenciennes et les projets de Voie Verte. S. G., A. L.

12 novembre : Dans les locaux de l'Université de Valenciennes, le CG restitue les éléments pris en compte lors des groupes de travail précédents. La nécessité d'un schéma directeur cyclable départemental avec un planning de travaux est confortée. A. L.

27 novembre : L'ADAV est conviée à apporter ses compétences sur le projet de réhabilitation du tronçon Bruay sur Escaut – Vieux-Condé de la voie verte des Gueules Noires qui emprunte une partie de l'ancien cavalier des mines Somain – Péruwelz (Bel). Le bureau d'études Osrose, chargé du projet, recueille les remarques des divers participants. Les principes généraux ont été évoqués, des réunions complémentaires seront organisées au niveau de chaque commune concernée par l'itinéraire : Bruay, Escautpont, Fresnes, Condé et Vieux-Condé. L'ADAV rappelle que sur la commune de Bruay des bâtiments obstruent l'itinéraire et il serait souhaitable de prévoir un contournement, la liaison sur Anzin pourrait également être rétablie, d'autres intervenants vont dans le même sens. Mais le projet actuel ne va pas si loin. M. A., A. L.

29 novembre : Participation de l'ADAV au groupe de travail sur la préparation du DGO de la sécurité routière sur le thème de l'infrastructure. M. A.

29 novembre : Comité de pilotage sur la voie verte du sucre entre Roost-Warendin et Thumeries. Présentation du projet et écoute des demandes de l'ADAV. M. A.

4 décembre : L'ADAV est reçue dans les locaux de l'unité territoriale de Valenciennes pour une présentation du plan cyclable du département dans le Valenciennois. L'ADAV évoque les différents points noirs à résorber, en priorité, dans l'agglomération. Mais le plan cyclable présenté n'est pas encore figé et ne comporte pas de calendrier bien défini. L'ADAV sera associée pour son actualisation. Parmi les réalisations récentes, le département a élargi la RD935, de Saint-Saulve (intersection avec la RD75) à Valenciennes, pour aménager une bande cyclable « étroite ». Cet aménagement devrait être prolongé vers Condé avec une largeur plus confortable. M. A., A. L.

4 décembre : Lancement de la démarche participative sur la mobilité par le Département du Nord. L'ensemble des acteurs locaux sont invités à la démarche dont l'ADAV reconne pour son expertise en matière cyclable. M. A.

4 décembre : Réunion de travail sur l'élaboration du schéma cyclable sur l'arrondissement de Valenciennes. M. A., A. L.

11 décembre : 2nde réunion de préparation du DGO de la sécurité routière dans le Nord sur le thème de l'infrastructure. M. A.

11 décembre : Conseil cantonal de concertation de Lille Centre. M. A.

21 décembre : Réunion de travail avec les services du département sur les programmations de tapis en 2013 de la subdivision de Tourcoing pour y intégrer si possible des aménagements cyclables. M. A.

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

Les ateliers de réparation :

- à Lille, en attente d'un lieu...
- à Arras tous les 1^{ers} jeudis du mois de 14h à 17h et le 3^e samedi du mois de 9h à 12h.

Mercredi 6 mars à Lille,

pot d'accueil des nouveaux adhérents à la MRES 23 rue Gosselet
 Puis réunion d'informations aux bénévoles pour la fête du vélo

Samedi 9 mars à Lille

Assemblée générale de l'ADAV

Opérations marquage à Lille

Mardi 19 mars de 15h30 à 18h30,
 60 Bd Vauban (devant l'Université Catholique).

Samedi 6 avril de 10h à 13h, sur le marché du Développement Durable, à Wazemmes.

Mardi 30 avril de 15h30 à 18h30,
 Place des Buisses.

Jeudi 16 mai de 11h à 14h, rue Gambetta, à proximité du marché (devant le Bazar de Wazemmes).

Samedi 1^{er} juin de 10h à 18h, à la Gare Saint Sauveur, dans le cadre de la Fête du vélo.

Mardi 11 juin de 15h30 à 18h30
 Place des Buisses.

Samedi 22 juin de 15h30 à 18h30,
 avenue Mathias Delobel, sur l'esplanade.

Du 3 avril au 4 mai

Jeu-concours *Mes courses à vélo*

Fête du vélo

Samedi 25 mai à Arras

Samedi 1^{er} juin à Lille

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°72, doivent nous parvenir avant le 28 avril

Journal dérailleur
l'heurovélo

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

Refonte du site ecomobilite.org



Droit au vélo anime depuis deux ans, en partenariat avec l'ADEME et la Région Nord-Pas de Calais, un centre ressource régional en écomobilité dont les missions sont de **structurer un réseau régional des acteurs de l'écomobilité scolaire et d'accompagner le volet mobilité des Plans Climat.**

En fin d'année, un travail de refonte complète du site dédié à cette mission a permis la création d'une plateforme spécifique.

Objectif : alimenter en ressources les porteurs de projet.

Centre Ressource Régional en **ÉCOMOBILITÉ**

La part croissante des rejets de CO₂ dans les transports amène à nous interroger sur nos pratiques actuelles en termes de mobilité. Dans ce but, et au-delà de la promotion du vélo utilitaire, Droit au vélo anime un centre ressource régional en écomobilité, en partenariat avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et le Conseil régional Nord - Pas de Calais.

Notre mission est d'accompagner et d'apporter expertise et ressources en matière d'écomobilité durable auprès des collectivités et des associations.

L'intervention du centre ressource porte sur deux axes :

- ▶ Structurer et animer un réseau régional en matière d'écomobilité scolaire. Cet axe d'intervention consiste à identifier les acteurs relais, les former, leur communiquer les outils de sensibilisation et animer un réseau régional de la mobilité scolaire.
- ▶ Accompagner le volet écomobilité des plans climat territoriaux (PCT). Cet axe d'intervention consiste à aider les territoires PCT dans leur réflexion globale et à définir leur programme d'actions en matière d'écomobilité durable, mais aussi à co-construire et animer des ateliers sur le thème de la mobilité et d'identifier, valoriser et diffuser les bonnes pratiques.

Le centre ressource accompagne déjà des territoires engagés dans une démarche PCT, tels que Lille Métropole, le Pays d'Artois, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Douaisis et celui du Valenciennois.

Page d'accueil du site ecomobilite.org

Actualités

Je participe!

Jusqu'au 31 Janvier, appel à contributions et ateliers citoyens sur la mobilité dans le Nord
 Le Département du Nord lance les ateliers citoyens sur la mobilité qui seront au nombre de 8 et concernent tous les Nordistes.
 Lire la suite
 Voir les actualités précédentes

Bonnes pratiques

Les territoires engagés
 Lire la suite

La Maison de l'environnement "écomobilise" les écoles de Dunkerque
 En 2004, la Maison de l'Environnement (MdE) de Dunkerque se lance dans des démarches d'écomobilité scolaire suite à une sollicitation de l'association de parents d'élève du groupe scolaire Béguy-Jaurès dans le quartier de Rosendael à Dunkerque.
 Lire la suite

Nos partenaires

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.

- | | | |
|---|--|--|
| <p>Vélo & Oxygen
 4 rue du 19 mars 1962
 Achicourt - 03 21 55 85 17. -5%</p> <p>Capsulkes Cyles
 3 rue Copernic
 Arras - 03 21 71 03 67 -5%.</p> <p>Ride On
 689 rue du Pont de pierres
 Béthune
 03 21 64 02 51. -5% et -10%</p> <p>Sport'Dep
 931 av du gal de Gaulle
 Bondues
 03 20 30 72 90. -5% et -10%</p> <p>Pro Cycles 62
 876 avenue de la Libération
 Bruay la Buisnière
 03 21 53 52 58. -10 %</p> <p>KICK 59
 5 rue Salengro
 Bruille-lez-Marchiennes
 03 27 90 61 88
 kick59@orange.fr
 Remise de 5% sur les pièces et accessoires.</p> | <p>Arcelon Cycles
 495 Place de l' Europe
 Dunkerque - 03 28 69 24 61.
 -5% à partir de 10€ d'achat</p> <p>Cycles Lesaffre
 204 Rue Carnot
 Fâches-Thumesnil
 03 20 95 46 96. -5%</p> <p>Speed Cycles - Jean Lebas
 64 rue Sadi-Carnot
 Haubourdin
 03 20 38 39 24 -10%.</p> <p>Vanderdonck Fontaine
 Cycles Peugeot
 1 et 3 rue Roger Salengro
 Hellemmes
 03 20 56 52 66. -5% et -10%</p> <p>Lambersart Cycles
 11 rue du Bourg
 Lambersart
 03 20 93 99 38. -5% et -10%</p> <p>Cycles Wypellier Huygen
 2 bis place de la Cessoie
 Lambersart
 03 20 40 73 20 -10 %</p> | <p>Cycles Lecolier
 64 rue Gambetta -
 Lille
 03 20 54 83 39 -5% et -10%</p> <p>Mes Vélos Hollandais
 Lille sur rendez-vous.
 06 13 32 39 48 - 5%</p> <p>Villavélo
 24 place Louise de Bettignies
 Lille - 03 20 74 17 58. -5%</p> <p>Cycles Verbrugge
 411 av. de Dunkerque
 Lomme - 03 20 08 98 41.
 -5% et -10%</p> <p>Cycles Fallet
 4 bis av. Robert Schumann
 Mons en Barœul
 03 20 04 47 01 - Remises</p> <p>Scootenville
 78 rue de Famars
 Valenciennes
 VAE, cyclomoteurs, e-solex.
 03 27 25 64 76. -5% et -10%</p> |
|---|--|--|

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 : Pierre Sauvage et Sébastien Torro-Tokodi.
 Illustration de couverture : Laurent Libessart
 Relecteurs : Irène Barsacq, David Bonduelle, Hervé de Cagny.
 Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Junie Beaujean, Rachel Bertout, Pascal Coquerelle, Philippe Delrue, Chantal Delannoy, Christophe Deprick, Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Vincent Durrive, Patrick Eillum, Sophia Forget, Sabine Geneste, Christophe Herlin,

Olivier Jandot, Marion Lecluse, Alain Legrand, François Loiseau, Bruno Macke, Marie, Yannick Paillard, Caroline Prouteau, Nathalie Sedou, Pierre Tittlein, Sébastien Torro-Tokodi, Aude Vidal, Gérard Zabé.
 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.

