



Journal détailléur l'heure vélo

Mai
2013

n°72

FÊTE DU VÉLO
Programme
complet en
dernière page

www.droitaavelo.org www.droitaavelo.org www.droitaavelo.org www.droitaavelo.org www.droitaavelo.org www.droitaavelo.org

ÉDITORIAL	P3
DOSSIER	P3
<i>Le vélo, mode de transport</i>	
<i>Emplettes</i>	
<i>Siège arrière</i>	
<i>Mariage à vélo</i>	
<i>Pays-Bas : Monarchie cyclable</i>	
OPINION	P6
<i>Armentières</i>	
<i>Les Bordures</i>	
<i>Ras le bol</i>	
<i>Stationnement illicite</i>	
<i>Saoudiennes à vélo</i>	
LITTÉRATURE	P8
<i>Cargo V'lo</i>	
<i>Poésie en Scarpe-Escaut</i>	
DIVERS	P9
L'ADAV Y ÉTAIT	P10
<i>dans les antennes</i>	
<i>dans les institutions</i>	
AGENDA	P16



**Dossier : Transporter à vélo,
c'est possible !**

Le 9 mars 2013 l'assemblée générale de l'ADAV avait lieu à la maison d'éducation permanente à Lille. L'élection de nouveaux membres au bureau permet de nous rapprocher de la parité ; c'est bien, mais il va falloir faire encore mieux la prochaine fois. Merci à vous, adhérent-e-s de vous engager pour la promotion du vélo dans la région. Merci à tous ceux qui se sont portés volontaires pour animer ou simplement participer à un groupe afin de faire progresser l'idée du vélo en ville. Les ateliers d'aide, l'HeurOvélo, les comptages, la fête du vélo, le marquage, les balades sont autant d'espaces où chacun peut trouver sa place.

Ce numéro sera particulièrement tourné autour du vélo moyen de transport qui apporte des possibilités d'usage individualisé, propre à chacun. Accompagner les enfants à l'école, aller chercher le pain à la boulangerie, faire quelques courses pour le repas du soir, mais aussi passer chez des amis, le réparateur d'électroménager, chez le pharmacien, l'AMAP du quartier, le fleuriste...

Il y a quelques années, la fédération des usagers de la bicyclette a travaillé sur le thème du vélo et le commerce de proximité. La conclusion du document donnait à peu près ceci : certes, les cyclistes font

des achats en quantité moindre, mais de façon plus régulière et plus fréquente que les automobilistes. Vu le coût d'une voiture, le cycliste aurait un pouvoir d'achat plus important.



Toutefois, le plus important est d'utiliser chaque jour davantage son vélo et le faire savoir, en pratiquant l'intermodalité train + vélo et participant aux comités de lignes ; en souhaitant du stationnement, une cohérence et une continuité des axes cyclables y compris les véloroutes et voies vertes dont l'usage peut être quotidien ; en militant pour un réel partage de la voirie, une limitation de la vitesse automobile, la généralisation des zones 30 et voies piétonnes, un code de la rue qui nous soit enfin favorable.

À chacun, je vous souhaite un usage quotidien serein et agréable; des balades familiales gaies et ensoleillées ; une joyeuse fête du vélo.

Philippe Delrue, militant cycliste

DOSSIER

Le vélo : un mode de « transport » à part entière



Le b4kids, un triporteur qui peut transporter jusqu'à 4 enfants

Le vélo ne représente encore, selon les estimations les plus optimistes, que 4% des déplacements en France. Son développement est en plein boom, mais se cantonne pour l'instant aux seules villes. On assiste encore à son déclin en milieu péri-urbain et rural, alors que les distances parcourues ne dépassent pas 5 km pour respectivement 43% et 55% d'entre eux (enquête nationale Transports de 2008).

Lorsque l'on évoque le vélo pour l'usage quotidien à des non-initiés, on est souvent surpris par les nombreux préjugés encore en vogue vis-à-vis de sa pratique. Qu'il s'agisse de la météo, du danger ou de l'effort

physique, les a priori négatifs vont bon train. Nous nous acharnons à expliquer et à démontrer qu'il n'en est rien, à partir du moment où les villes proposent une infrastructure et des services adaptés : politique coercitive à l'égard de la voiture, aménagements cyclables (zones apaisées, double-sens, bandes, pistes...). Inévitablement, toute une économie se développe, que ce soit en matière de commerces, de locations, ou de sociétés spécialisées. Parallèlement, et même si l'on assiste à un retour tous azimuts sur les avantages de la bicyclette (congestion, santé, ponctualité), une grande partie de la population estime qu'il n'est pas possible de transporter de lourdes charges à vélo, que ce soit des enfants, des courses ou même des objets de grandes dimensions. Et il existe pourtant presque systématiquement une solution appropriée.

Il suffit de se rendre dans des pays voisins d'Europe du Nord, où le vélo représente souvent le mode de déplacement principalement utilisé en ville, pour s'apercevoir qu'il est en mesure de répondre à l'ensemble des besoins. Il est nécessaire pour cela de proposer une large offre de modèles de sièges, de sacoches, et aussi de vélos. De nombreuses initiatives existent qui servent à sensibiliser les utilisateurs des atouts qu'il procure sous ses différentes formes, et c'est à ce titre que Droit au

vélo a lancé l'opération *Mes courses à vélo*. On limite bien trop souvent la capacité de transport au panier avant, qui peut en effet être un élément intéressant, mais reste limité en termes de potentiel.

Les sacoches

Certaines permettent de prendre jusqu'à 60 litres avec soi, sans pour autant gêner le confort de conduite. Amovibles ou fixées au porte-bagages en permanence, il faut surtout veiller à ce qu'elles soient imperméables ! De nombreux modèles existent, généralement de marque allemande ou néerlandaise. On ne les trouve encore que trop peu représentés dans les commerces spécialisés. Droit au vélo est en mesure de passer commande lors d'événements de type *Broc à vélo*, auxquels nous invitons régulièrement des revendeurs des Pays-Bas à présenter leur gamme.



Un siège à l'avant, un à l'arrière, et les sacoches

Les sièges enfant

Avant ou arrière, à chaque goût sa couleur ! À l'avant, ils permettent le transport des enfants en très bas âge, et leur offrent ainsi un paysage plus varié que l'arrière-train de papa ou maman, et pourraient même avoir des vertus pour rassurer nos progénitures vis-à-vis de l'environnement urbain. Il est conseillé d'attendre que le bébé se tienne assis, soit dès 6 à 9 mois. Pour les plus jeunes, il existe des maxi-cosy à fixer sur le porte-bagages. Concernant les sièges arrière, ils sont malheureusement trop souvent inadaptés aux sacoches quand ils sont fixés au porte-ba-

gages. La solution peut être de faire le choix d'un modèle qui ne dispose pas de cale-pieds, ou de les retirer, en veillant toutefois à ce qu'une protection soit installée pour éviter que les enfants ne se prennent les pieds dans les rayons. C'est un accident courant : la *Fietzersbond* (« l'Union des cyclistes », association équivalente à l'ADAV aux Pays-Bas) a d'ailleurs mené une campagne il y a quelques années pour sensibiliser les cyclistes à ce sujet. Certains vélos ont même été conçus pour permettre le positionnement de deux sièges à l'arrière et un guidon élargi pour celui à l'avant. Familles nombreuses, on pense à vous !



Un vélo canapé à Copenhague

est qu'ils sont bien souvent adaptés pour accueillir des enfants et, une fois le banc replié, des cargaisons telles que des cartons ou du matériel qui ne passerait pas dans les sacoches, même les plus grands modèles. Plusieurs adhérents de l'association en sont équipés et ne demandent pas mieux que de vous apporter leurs retours d'expérience pour vous aider à faire votre choix. On est souvent agréablement surpris par leur grande maniabilité et leur rapidité, même chargés. Autre avantage de « taille » : leur largeur incite les automobilistes à respecter une distance convenable lors du dépassement. Quelques magasins spécialisés qui en proposent sont en mesure de les mettre en prêt pour vous rendre compte par vous-même. L'*European Cyclists' Federation* (ECF), plaide pour une meilleure prise en compte de ce type de vélo afin de répondre aux livraisons dites du « dernier kilomètre ». C'est dans ce contexte qu'un groupe de pression spécifique est développé pour faire peser ces solutions au niveau européen : *cyclelogistics.eu*. On voit fleurir ces dernières années des vélos de livraison affiliés à certains commerces (sushi, primeurs, plis). À Paris, une chaîne de supermarchés a développé tout un écosystème permettant le déchargement des péniches en bord de Seine pour desservir ses magasins dans l'hyper-centre, évitant ainsi les problèmes de santé publique et d'encombrement liés à la congestion. Au Canada, une société de déménagement propose ses services à l'aide de ces vélos.



Livraison de 8 cartons de la revue l'An02

Le cargobike

Sous cette appellation barbare se cache un outil qui peut répondre à la plupart des besoins. À deux (biporteur) ou trois roues (triporteur), ces engins aux dimensions parfois impressionnantes – ce qui pose souvent le problème du stationnement, et là encore les pays nordiques sont en pointe puisque les nouveaux logements les prennent maintenant en compte – sont pour beaucoup en mesure de transporter jusqu'à une centaine de kilos. L'avantage

Les vélo-taxis

Visibles depuis de nombreuses années à Lille, des franchises font leur apparition dans d'autres villes de la région comme Arras et Lens. Ils ne concurrencent en rien les taxis conventionnels, leur rayon de pertinence se limitant généralement à de courtes distances pour lesquelles les chauffeurs de taxi motorisé ne montrent que peu d'intérêt. La gare Lille-Flandres propose d'ailleurs depuis quelques mois un emplacement et une signalétique qui leur est spécifique. Ils sont plébiscités par les personnes âgées à mobilité réduite qui, pour une somme modique, peuvent continuer de bénéficier d'une certaine autonomie pour leurs emplettes quotidiennes. Certains parents les utilisent également pour assurer le trajet de leurs enfants entre l'école et le domicile.



Sébastien Torro-Tokodi

Un plateau à l'arrière, deux sacoches à l'avant : paré pour faire des emplettes

Il y a 40 ans il était plutôt rare de trouver dans le commerce des vélos prévus pour transporter quelque chose. C'était déjà beau s'ils avaient un « porte-bagages »... (nom un peu prétentieux, comme si on pouvait mettre « des bagages » dessus !! Avez-vous essayé ?). Quand j'allais au lycée près de Paris, je devais transporter une planche à dessin (en plus du cartable bien sûr !), et je n'étais pas prêt à me résigner à prendre le bus à cause de « ce bagage encombrant ».



C'est pourquoi j'ai conçu un plateau en bois de 40 cm de large (comme le guidon, pour toujours pouvoir se faufiler dans les espaces réduits) définitivement boulonné au porte-bagages.

Depuis, je ne m'en suis jamais séparé : c'est d'une grande souplesse d'utilisation, tout ce qui est lourd ou encombrant ou... « qui ne rentre pas dans les sacoches », y trouve sa place, et ce même si c'est imprévu. J'en ai même fabriqué une petite série d'avance, souvenir d'une époque avant l'achat d'un antivol en U, où mon vélo disparaissait trop souvent.

Quand j'ai découvert cette autre planète nommée Pays-Bas par la suite, j'y ai acheté des sacoches amovibles qui s'accrochent au vélo. Celles-là je les mets à l'avant (où j'ai un petit porte-bagages aussi) chaque fois qu'il y a des petites courses à faire.

Ainsi équipé, les courses hebdomadaires au marché ou à la supérette ne sont pas un problème ni un alibi pour devoir sortir la voiture.

Gilles Laurent

Devinette

Pourquoi n'y a-t-il pas de fête du vélo en Hollande ?

Parce que c'est tous les jours la fête du vélo.

Dark Vador

J'ai testé pour vous : le siège enfant Bobike Junior+



Ma fille de 5 ans étant maintenant trop grande pour être transportée dans son siège Hamax (Sleepy), mais trop petite pour circuler seule sur son vélo en ville, je me suis mis à la recherche d'une autre solution de transport, pratique et confortable. Je ne voulais pas investir dans une « troisième roue » pour ne pas transformer mon vélo en tandem, peu pratique à manœuvrer en ville et stocker à la maison et au boulot, ni utiliser quotidiennement une barre de traction, ma petite fée n'étant pas encore assez assurée.

J'avais déjà croisé des cyclistes avec un petit siège enfant très sobre, compact et fixé sur leur porte-bagages. Il s'agissait d'un modèle hollandais conçu pour les « grands » enfants. Mais ce type de siège doit être fixé sur un porte-bagages très résistant, le mien en fil d'acier ne résisterait pas longtemps.

J'ai découvert sur Internet un modèle qui correspondait à mes attentes : le Bobike Junior+. J'ai demandé l'avis de quelques adaviens et Michel Anceau, notre directeur, me l'a recommandé. Je l'ai acheté, et je l'utilise maintenant depuis quatre mois.

Ce modèle, fabriqué aux Pays-Bas, est conçu pour porter les enfants de 5 à 10 ans, jusqu'à 35 kg... Il est donc construit très solidement, mais il est lourd (4,8 kg) et l'aspect est très... sobre, quelques autocollants ont été nécessaires pour égayer le siège. La structure, sans doute en acier, est recouverte de deux blocs de plastique (un pour l'assise, l'autre pour le dossier), le tout est parfaitement assemblé. Le montage est rapide et ne nécessite qu'une clé BTR (fournie) et un tournevis. Le système de fixation est solide et ne repose pas sur le porte-bagages (parfois fragile) : les efforts se répartissent sur les haubans obliques seuls ou sur les haubans et le tube de selle. Le siège est démontable assez rapidement, seuls subsistent les trois points de fixation sur le vélo.

L'enfant est bien installé, même s'il est moins protégé que sur les sièges de type « coque ». L'assise est longue, ce qui permet à l'adulte de porter un sac à dos sans gêner son passager. Les « coussins » de l'assise et du dossier sont cependant un peu durs : ce siège n'est donc pas destiné aux longues balades. Les repose-pieds sont larges, antidérapants et réglables en hauteur (on les abaisse quand l'enfant grandit). La boucle de la ceinture ventrale est fragile, elle n'a tenu que trois semaines, il a fallu la remplacer par une boucle de sac à dos. Un conseil : penser à équiper le vélo d'une béquille double ou d'une béquille à l'arrière pour bien le stabiliser à l'arrêt.

Le grand point fort de ce siège est sa modularité. En effet, le dossier se rabat à plat, ce qui permet de retrouver un porte-bagages de bonne dimension. Derrière le dossier, on trouve une barre métallique en forme de M que l'on peut déplier : on a donc un petit support déporté en arrière sur lequel on peut par exemple fixer le cartable de l'enfant. Cette barre peut également être dépliée quand le dossier est rabattu : le porte-bagages devient géant : 50 cm de long !

Malgré un design triste et un surpoids sensible, ce siège conçu pour les grands enfants est un produit de très bonne qualité, fiable et rassurant. Un bon investissement de 90 € environ.

Pour plus d'informations : www.bobike.com

Olivier COHEN

Contribution collective...

... au dossier Vélo = moyen de transport

En guise de contribution au dossier consacré au vélo comme moyen de transport, voici ce que nous nous souvenons avoir transporté sur nos vélos :

- un ampli de guitare
- 10 cageots (5 sur le porte-bagages avant, 5 sur le porte-bagages arrière)
- une rampe d'escalier
- mon grand frère
- on a tous transporté un jour un mini-four sur notre vélo
- une étagère
- 5 chaises
- des grandes plantes vertes abandonnées sur le bord de la route
- un vélo (eh oui !)
- un tapis d'au moins 4 mètres de large (nous suggérons de breveter cette idée pour les prochains écarteurs de danger !)
- 4 kg de gaufres (ah quel souvenir !)
- et tout ce qu'on a oublié !

Et ce n'est pas fini !...

Les coloquants

Un cortège de mariage à vélo, mission impossible ?

Nous nous sommes mariés le 6 avril dernier. Lorsque nous avons commencé à préparer notre mariage, nous avons eu la folle idée de réaliser le traditionnel cortège de sortie de l'église à vélo. Savions-nous dans quoi nous nous lançions ?

J-5 mois : Nous imaginons rapidement un parcours à travers les rues d'Arras. Nous passerons sur la place des Héros, les rues du centre, la place Victor-Hugo... pour terminer au jardin du gouverneur. En tout 2 km environ, ni trop court, ni trop long car tous les invités ne sont pas de grands cyclistes.

J-4 mois : Nous choisissons notre propre monture : un tandem. Cependant nous n'en avons jamais fait. Nous en empruntons un, à un collègue de l'ADAV pour tester la bête. Après un second entraînement nous la maîtrisons parfaitement. Il restera à concilier la robe avec cette belle bicyclette pour amoureux...

J-3 mois : Nous sondons nos invités lors de l'envoi des faire-part et constatons que de nombreuses personnes sont motivées. Cependant beaucoup sont dans l'impossibilité de venir avec un vélo (n'en ont plus, doivent prendre l'avion, le train, ou une voiture trop petite...). En faisant les comptes, une trentaine de personnes sont concernées. Qu'à cela ne tienne, il n'y a qu'à trouver trente vélos à prêter !

Heureusement l'antenne arrageoise de l'ADAV anime activement un atelier vélo, qui répare des vélos donnés ou récupérés afin de les vendre une fois par an à l'occasion de la Broc' à vélo (le 25 mai cette année). Une demi-douzaine de vélos étaient d'ores et déjà prêts. Avec un peu d'huile de coude et de temps, nous réparons cinq vélos supplémentaires. Nous voilà avec onze vélos à prêter en plus des trois nôtres. Nous trouvons le complément auprès d'une dizaine d'amis différents (dont deux tandems supplémentaires).

J-15 jours : Il nous reste à récupérer et stocker les vélos, car une vingtaine de vélos cela commence à prendre de la place quand on habite en appartement ! Heureusement nos voisins très sympathiques - et adhérents de l'ADAV - nous mettent à disposition leur cabane de jardin, et même leur garage pour les tandems. Les vélos sont listés et numérotés afin d'être en mesure de les attribuer aux bonnes personnes en fonction du gabarit de chacun, et de savoir à qui les rendre.

J-1 jour : Les vélos destinés au prêt sont rapatriés dans une cour fermée attenante à l'église. Des scouts embauchés pour l'occasion en « extra-job » se chargeront de la distribution le lendemain.

Jour J : Il fait froid, mais sec. Nos invités ont sorti les gants et écharpes, et sur le parvis de l'église le cortège se forme dans la bonne humeur. C'est là qu'intervient la « robe-transformable » : grâce à un jupon et

un lien coulissant la volumineuse robe de mariée est bien emballée et remontée pour permettre de pédaler !

Nous tournons sur la place des Héros au doux tintement des sonnettes, cela change des klaxons et les passants sont bien surpris. Des adeptes arrageois (encore eux !) en gilets fluos sécurisent le parcours. La joyeuse équipée s'engage dans les rues d'Arras. On profite au passage d'un aperçu de la cité, ses places et ses pavés... De nombreuses personnes ont décoré leur vélo, et le conducteur du taxi-vélo a mis un costume pour transporter les mamans. Les enfants s'amuse bien ! Au total entre 60 et 80 vélos, trois tandems et un vélo-taxi ont pris part à ce cyclo-cortège.



Après la séance photo au jardin du gouverneur, une cinquantaine de cyclistes et nous-mêmes avons participé à la deuxième partie du parcours, qui consistait en un rallye touristique en petites équipes jusqu'au lieu du vin d'honneur. Ce rallye faisait 4 km et était ponctué de quatre jeux en bois flamands. Malgré le froid, les participants étaient fin heureux de cette balade.

J+1 : 22h00, nous finissons de ramener les vélos à l'atelier de l'ADAV et chez nos voisins. Il restera quelques déplacements pour les restituer à leurs propriétaires respectifs.

Cette expérience a demandé une importante préparation. Mais le jeu en valait la chandelle, car ce fut un moment dont les invités et nous nous souviendrons longtemps.

Ce cortège était un beau symbole d'alternative mobilité et de changement de ses habitudes. Cependant, avec toute la logistique réalisée en voiture et remorque, nous préférons ne pas faire le bilan CO₂ de l'opération.

Nous remercions encore l'antenne de l'ADAV d'Arras pour le prêt d'une partie des vélos, grâce à l'atelier et à des lecteurs de ce journal qui se reconnaîtront, et pour avoir assuré avec brio l'encadrement du cortège.

Laure et Jérémy Desfrenne

Les Pays-Bas, monarchie cyclable

Qu'il est loin le temps où les Néerlandais brocardaient Willem-Alexander, leur nouveau roi, en lui attribuant le sobriquet de « Prins Pils » (le « Prince bière »). Un héritier trop gâté qui passait ses soirées à boire et à raconter des blagues. Le prince, aujourd'hui âgé de 46 ans, qui accède au trône ce 30 avril, le traditionnel « jour de la reine », a manifestement réussi son opération de séduction. Dans la soirée du 29 avril, des milliers de personnes, portant un vêtement orange, la couleur du royaume, se pressaient, en voiture, à vélo ou en train, dans le centre d'Utrecht, pour participer au marché aux puces qui accompagne chaque année la fête de la reine. Plusieurs personnes portaient des couronnes de pacotille ou arboraient le manteau rouge traditionnellement porté par la souveraine.

À Amsterdam, capitale du royaume, l'impétrant se prépare à son métier depuis longtemps, en tout cas bien avant que sa mère, la reine Beatrix, n'ait annoncé, en janvier, sa prochaine abdication. Willem-Alexander voyage, participe à des manifestations officielles, parle à la presse. Dans une interview télévisée, voici quel-

ques semaines, le prince apparaissait apaisé, rassurant, royal. « Sa femme Maxima, très appréciée des Néerlandais et d'habitude particulièrement volubile, se contentait de sourire gentiment à ses côtés », a remarqué le journaliste Diet Groothuis, qui travaille pour Trouw (« Loyauté »), un quotidien chrétien.



Vélo-cargo. Parmi les attributs du nouveau roi, on observera que le vélo figure en bonne place. Ce qui semble être la moindre des choses aux Pays-Bas, où environ un quart des trajets quotidiens s'effectuent à bicyclette. Fervent amateur de bolides motorisés, Willem-Alexander se montre régulièrement sur une selle, avec son épouse ou en famille. À l'occasion, il utilise un « bakfiets », ou vélo-cargo, ce baquet qu'apprécient les Néerlandais, pour emmener ses trois filles, de parfaites princesses blondes, à l'école. C'est du moins le message que fait passer la famille royale. Sur le site officiel de la monarchie, de nombreuses photos montrent le nouveau souverain maniant la petite reine... En cherchant ailleurs, on tombe aussi sur des photos présentant Willem-Alexander, Maxima et leurs enfants à vélo, mais cette fois entourés d'une nuée de photographes.

Le vélo, encore un coup de com' ? Pas si sûr. « On voit de temps en temps le prince et ses filles à vélo sur la route de l'école, même lorsqu'il n'y a pas de photographes », témoigne Marja Opdam, une habitante de Wassenaar, où vivait jusqu'à présent la famille princière. « De toute façon, pour se déplacer aux Pays-Bas, surtout le matin pour emmener des enfants à l'école, le vélo est le moyen de transport le plus simple », souligne le journaliste Diet Groothuis. On se montre sceptique. Un futur roi dispose sans doute d'une voiture, d'un chauffeur, de gyrophares et du droit d'emprunter les sens interdits et de griller les feux ? « Non ! », s'exclame le journaliste. « Ici, ce serait très mal vu ! Les souverains perdraient immédiatement dix points de popularité. » Le vélo quotidien, pour Willem-Alexander et sa famille, « fait partie de leur mode de vie. Les enfants vivent plus ou moins normalement, loin des caméras, sauf de temps en temps, lorsque le protocole l'exige », assure-t-elle.

L'exemple de la grand-mère. La reine sortante, si l'on peut l'appeler ainsi, ne se montrait d'ailleurs pas aussi cyclable que son fils. « Elle apprécie de monter à cheval, mais je ne l'ai jamais vue sur un vélo », admet Diet Groothuis. À l'ancienne, un peu comme la reine d'Angleterre. Willem-Alexander s'inspire davantage de sa grand-mère, la reine Juliana, qui se montrait régulièrement sur une bicyclette. La reine (1948-1980) avait contribué à convertir les Néerlandais au vélo dans les années 1970, alors que le pays souffrait d'une pénurie de pétrole au point d'organiser à la hâte des « dimanches sans voiture » pour économiser le précieux liquide.

Jalousies. Au Royaume-Uni, autre monarchie européenne, on raille volontiers ces « Bicycle monarchies », Pays-Bas, Suède, ou Danemark, où les souverains se déplacent à vélo et non en carrosse, comme il se doit. Le roi Willem-Alexander s'en moque. Lui, au moins, succède à sa mère. À Londres, dans sa résidence de Clarence House, le prince Charles doit être jaloux.

NB : merci à Sébastien Torro-Tokodi, chargé de mission à l'association lilloise Droit au vélo et de mère néerlandaise, qui m'a aidé à trouver informations et contacts.

Olivier Razemon, journaliste au Monde

article extrait de son blog sports.blog.lemonde.fr

avec son autorisation

Armentières, Armentières, Armentières...

Trois coups de gueule entre deux coups de pédale :

1) Comment une gare comme Armentières peut-elle se limiter à répondre qu'elle n'est pas (plus ! Ou pas encore ??) accessible aux personnes à mobilité réduite, quand je demande à un agent l'autorisation de traverser les voies (comme je l'ai toujours fait dans mon jeune temps). On me répond qu'avec mon vélo, chargé de sacoches, remorques, ou non, pas de pitié, je dois passer par les souterrains. Ah mais il y a des rigoles, ça c'est le progrès. Pas franchement compatibles avec mes sacoches, j'insiste, car franchement collées trop près du mur.

Je n'oublierai jamais l'anecdote que cet agent nous a racontée, honteux et désolé : « *Mais si, je vous assure, une fois on a dû renvoyer une personne en fauteuil roulant de là où elle venait car nous ne sommes pas habilités à accueillir les PMR* »... Comment peut-on obéir aux ordres à ce point ?! Je précise que ce n'était pas un 1^{er} avril, que ça n'avait rien d'une blague et que c'est affreusement navrant.

Depuis cette fâcheuse aventure, la vie sur internet semble être bien plus accueillante : on nous propose le service d'assistance « accès TER » et ses numéros surtaxés... Je n'ai jamais pris le risque de revenir avec un ami en fauteuil roulant. Et pour la question des vélos, pas de doute, ça reste sans pitié !

2) Alors bonne pâte et toujours prête à encourager les bonnes idées, je teste l'abri vélo : j'ai désormais un vélo côté Lille et un autre côté Armentières. Remarquez, à ce rythme-là, ça va me faire beaucoup de vélos disséminés un peu partout dans la région, bref. Le deuxième coup de gueule arrive. Attention : il est complexe et technique ! D'abord, j'ai eu droit l'année dernière à la carte SolidariTER. Comme on est dans un monde moderne, je n'ai pas reçu la vieille carte SolidariTER, mais bien la toute fraîche et ambitieuse Carte Pass Pass. Pourquoi pas ? À la place d'imprimer un billet, je « charge le déplacement dans la carte », et hop y a plus qu'à bipper (hum)... Ensuite, mon droit à SolidariTER s'est arrêté, juste l'espace d'un mois, ça arrive, ah ces chômeurs qui ne rentrent pas dans les cases, vraiment ! Alors en ce confiant mois d'avril, je me présente à Transpole avec mon attestation Pôle Emploi et la fameuse carte Pass Pass (l'UNIQUE qu'on nous a dit !!). Sauf que la gentille dame du guichet me répond que je dois faire une demande de carte Pass Pass Transpole car celle-ci est compatible avec la SNCF, mais pas l'inverse... Étrange ! Heureusement, elle me délivre tout de même le bon vieux coupon de la carte Iris (en papier !!). Je me rends alors au guichet de la SNCF (c'est pratique d'habiter Lille et de faire du vélo pour essuyer les plâtres de la « simplification ») où on me donne un formulaire à compléter... Mais Madamheu, j'ai DÉJÀ une carte Pass Pass ! Rien à faire, je repars avec mon formulaire et l'adresse où l'envoyer rempli, tout ça, allez hop, et encore deux photos d'identité pour la blague... Mais je m'inquiète encore : combien serons-nous à avoir TROIS cartes UNIQUES Pass Pass ?!! À moins que ce ne soit quatre... Car je vous rappelle

que l'histoire commençait à l'abri vélo d'Armentières (ancien Vélopole désormais abri V'Lille)... Et brr, je dois bien avouer que cet échange par interphone me ferait regretter Ch'ti Vélo ! Dois-je vraiment confier la surveillance de mon vélo, de mes coordonnées (que j'ai dû laisser sur un meuble en guise d'inscription) à la vidéo-surveillance ??? Tout ceci ne m'inspire que moyennement confiance.

En tout cas, si vous n'avez pas tout compris à mes déboires administratifs, c'est normal : moi non plus ! La preuve : je prends donc le train de Lille vers Armentières, avec ma carte Iris, tout à fait émerveillée de ce rapprochement entre la tarification Transpole et les gares de la métropole lilloise. Et là, que m'arrive-t-il lorsque je présente fièrement mon coupon au contrôleur : il me fait payer le tarif de bord, à savoir le prix du billet soit 4,60€ + les 4€ de pénalité du tarif de bord. Hum, alors je lui explique son métier : qu'Armentières est une gare dans LMCU, que donc l'abonnement Transpole est valable jusqu'à Armentières et bla bla bla... Pas du tout qu'il me répond ! L'abonnement Rythmo oui, la carte Iris, non ! Gloups, ça revient cher d'être chômeur ! Heu, et si je me lançais dans une collection de cartes Pass Pass, finalement, peut-être que dans 20 ans, ça aura pris de la valeur ?!!

3) Petite cerise sur le gâteau : ayant ravalé mon agacement, j'ai fini par descendre à Armentières, donc. De la gare, je prends à gauche pour traverser le passage à niveau. Plusieurs mètres plus loin, je me retrouve à un aménagement tout à fait contraignant pour les voitures. Je ne bronche pas car je suis toujours favorable à contraindre les voitures. Je m'apprête donc à traverser de façon tout à fait illégale, comme à chaque fois que l'aménagement n'est pas pensé pour le vélo. Ici il est question de tourner à gauche alors que c'est interdit : les voitures sont invitées à tourner à droite puis choisir leur direction dans le rond-point un peu plus loin. Je n'ai pas mesuré la distance supplémentaire à parcourir, car pour mon vélo, c'est tout simplement hors de question. Je prends donc le passage piéton, une grande respiration, je ferme les yeux et je fonce ! (mais non, maman, j'exagère, je reste prudente). Sauf que ce jour-là (et ce n'était pas le jour, vous l'aurez compris !!), je vois une petite dame âgée sur son vélo tentant elle aussi la traversée, mais pas vraiment en mesure de « fermer les yeux et foncer »... Inadmissible de la voir si fragile à ce carrefour !! Alors, je me tourne une fois de plus vers l'ADAV : s'il vous plaît, pour la petite dame, voudriez-vous bien obtenir un aménagement vélo digne de ce nom au carrefour Rue Marle – Rue Léon Beauchamp ? Et chers aménageurs, je vous préviens, si je lis dans les faits divers qu'une voiture a touché à UN cheveu de cette dame à ce carrefour, ça va barder !

Tout ceci entendu, je vous souhaite bonnes routes, paisibles et ensoleillées.

Élise

Un justicier qui surgit hors de la nuit, roule vers l'aventure à vélo...

Son nom il le signe à la pointe de la craie, d'un Z qui veut dire Zorro...

Cyr Piaton



Les bordures

Comment se fait-il que les ingénieurs qui créent les pistes cyclables, ne soient pas capables de les concevoir sans mettre des bordures à chaque carrefour ?

Pourtant, quand une route coupe une autre route, le croisement se fait à niveau égal, pas de bordures qui secouent l'automobile et l'automobiliste, les choses se font en douceur.

En revanche quand une route croise un trottoir ou une piste cyclable, là on crée une bordure. C'est sans doute pour bien marquer la différence, pour montrer qu'il y a deux mondes, d'un côté les nobles qui roulent dans des carrosses lourds, encombrants, polluants et puissants, et de l'autre, le petit peuple, celui qui se déplace à pied ou pire sur un vélo !

Si le piéton peut en levant un peu les pieds avaler le dénivelé sans trop de problème, le cycliste lui n'a pas le choix, il doit subir la bordure !

C'est le choc, qui part du pneu, qui secoue les bras du cycliste, qui se répercute via la selle tel un coup de pied au cul du téméraire vélocipédiste.

Alors, messieurs les ingénieurs, un peu d'imagination et de bonne volonté pour mettre les cyclistes au niveau des automobilistes.

J-M Barfety

Les cyclistes en ont plein le cul

Tout à fait, Jean-Michel. Ils en ont plein le cul, au propre comme au figuré.

Au propre car, malgré les efforts incontestables faits pour améliorer la situation, les surfaces de voirie dévolues à la circulation des vélos sont assez souvent dans un état médiocre comparées à celles attribuées aux véhicules motorisés. À eux la « tôle ondulée », les « cacas béton », les plaques d'égouts, les branches tombées, les obstacles divers, les déchets de toute sorte, les nids de poule, les caniveaux et les bordures. Ils ont même parfois l'impression que certains aménagements ont été calculés par quelque esprit sadique pour occasionner le maximum de douleur à leur pauvre postérieur !

Les cyclistes en ont plein le cul au figuré car, au delà des déclarations incantatoires sur l'importance des modes doux de déplacement et la réalisation de quelques aménagements cyclables exemplaires, ils ont le sentiment d'être souvent considérés comme des marginaux. Ils observent en particulier qu'à part quelques élus courageux qui n'hésitent pas à affronter les ricanements et les quolibets de leurs collègues en se déplaçant quotidiennement à vélo, les « décideurs » n'utilisent guère ces fameux modes doux de déplacement qu'ils préconisent par ailleurs. Pour la plupart des femmes et des hommes politiques français, le vélo n'est à l'évidence qu'un loisir qu'on pratique en vacances, par exemple à l'île de Ré avec le Camarade Lionel ou au Cap Nègre avec le Petit Nicolas (selon le parti d'appartenance). Il n'est donc pas surprenant que leur priorité absolue en termes d'aménagement de voirie soit la voiture et que le vélo ne soit que marginalement pris en compte.

Le fait que la voirie dévolue aux vélos (exclusivement ou non) est souvent peu cyclable est une des manifestations de cet état d'esprit. Je voudrais en mentionner ici quelques autres :

- 1) La multiplication des ronds-points sans aménagement destiné à assurer la sécurité des cyclistes.
- 2) Même remarque pour les îlots directionnels séparant deux voies uniques où le cycliste risque de se faire projeter sur la bordure s'il tient sa droite ou d'être heurté par l'arrière s'il reste au milieu.
- 3) La tolérance incroyable dont bénéficient les automobilistes qui s'arrêtent, voire stationnent, sur les bandes ou pistes cyclables et les sas à vélos, mettant ainsi en danger les cyclistes.
- 4) La priorité aux intersections (fin de bande ou piste cyclable notamment) accordée systématiquement aux voitures, les cyclistes étant même parfois sommés de mettre « pied à terre ».
- 5) La « double peine » infligée aux cyclistes qui « bénéficient » d'un stop à certains carrefours équipés de feux tricolores quelle que soit la couleur du feu.
- 6) Le temps de passage très bref concédé aux vélos aux carrefours sur certains parcours, faisant que le cycliste y passe plus de temps à l'arrêt qu'en mouvement.

Pour les trois derniers points, l'idée sous-jacente est que les cyclistes, faisant tous du vélo pour s'amuser, peuvent bien attendre pour laisser passer les « gens sérieux » qui roulent en voiture. Bien que ce point ne soit pas essentiel mais seulement symptomatique, j'observe enfin que la quasi totalité des panneaux indicateurs de direction sont prévus pour les automobilistes.

Il y a heureusement quelque espoir que la situation s'améliore, du moins sur le territoire de Lille Métropole Communauté Urbaine. Dans son plan de déplacements urbains, la Communauté Urbaine a en effet affiché un objectif de 10% de déplacements à vélo. Il est clair que cet objectif ne pourra être atteint qu'en améliorant les conditions de circulation des cyclistes, par des aménagements adaptés mais aussi en diminuant significativement la part des déplacements en voiture individuelle. C'est parfaitement possible car trop d'automobilistes prennent leur voiture par simple paresse physique ou intellectuelle alors qu'ils pourraient parfaitement se reporter sur un autre mode de déplacement et pourquoi pas sur le vélo.

Ras l'bol des bagnoles. Place au vélo !

Bruno Macke

Stationnement illicite partout - PV nulle part : une spécificité française ?

Stationner son véhicule de façon gênante que ce soit sur les trottoirs, les bandes cyclables, ou à côté de l'école porte rarement préjudice à l'automobiliste tyrannique. Le stationnement sauvage est en France un sport national. Ce stationnement sauvage irréprouvable gangrène l'espace public.

Rien n'y fait : lettres de protestation aux élus, immense parking gratuit, opérations de sensibilisation, etc. Les automobilistes sans gêne veulent stationner toujours plus près et ce comportement devient la norme. Dans ce contexte, les politiques en faveur du vélo sont mises à mal. En France, les politiques de maîtrise du stationnement automobile sont d'autant plus difficiles à mettre en œuvre que les municipalités n'ont pas la liberté de fixer le montant des amendes et ne touchent pas la totalité du montant de l'amende. Elles ont ainsi la charge de dresser les PV et d'en assumer l'impopularité (à court terme). On estime à 35% le taux de paiement des PV de stationnement (rapport Nègre). Faute de pouvoir sanctionner efficacement, les collectivités multiplient les obstacles physiques : plots, barrières, bordures surélevées... c'est souvent limité, coûteux, inutile.

La solution existe, il faut donner la main aux collectivités sur le montant des amendes. Les choses seront mises en ordre... certaines villes mettront des politiques intelligentes visant à organiser le stationnement, rendant l'espace public à d'autres fonctions... Ces villes deviendront plus attractives.

D'autres modes de transport doux pourront émerger simplement parce que l'espace public sera libéré notamment à proximité des écoles, des centres-villes ...

L'État est peu enclin à bouger puisqu'il touche en partie les recettes des infractions de stationnement et ne subit pas les plaintes des citoyens concernant les stationnements abusifs qui aboutissent sur le bureau du maire de la ville. Si ce point ne bouge pas, le stationnement sauvage, tyrannique et irréprouvable restera dans l'ordre des choses et les politiques cyclables se briseront sur cette réalité. Pour justifier cela on dira simplement que les Français sont indisciplinés.

Frédéric Devred - Villeneuve d'Ascq.

Les Saoudiennes pourront faire du vélo. L'ADAV y était ?

Après le partenariat établi entre l'ADAV et le Qatar le 1^{er} avril dernier, il semble que l'association lilloise étende son action en Arabie Saoudite. Les Saoudiennes sont maintenant libres d'enfourcher une bicyclette. Les cyclistes doivent toutefois être habillés avec pudeur et ne pas utiliser leur vélo pour faire les courses. Il semble que l'antenne ADAV de Riyad n'ait pas pu déployer l'opération « mes courses à vélo ».

Frédéric Devred
pour United-Press-Sonnette

[NDLR : elles doivent être entièrement voilées, accompagnées d'un homme de leur famille, et éviter les zones de forte affluence. Dans ces conditions, pédaler n'est plus un délit.

En 2015, elles pourront voter (et se présenter) aux élections municipales. Mais a priori, elles ne pourront pas utiliser leur vélo pour cette action civique, celui-ci devant rester exclusivement réservé à la distraction. Les touristes ne sont pas concernées].

Réponse au jeu des poèmes : en combinant les 14 vers des 16 cyclistes, on peut obtenir un peu (i) plus de 72 millions de milliards de poèmes. Les lire, à raison d'un par seconde (i), prendrait 834 milliards de jours, soit 2,3 milliards d'années, à comparer aux 13,8 milliards d'années de l'Univers.

CargoV'lo

Patrick Nortbécourt avait toujours rêvé d'être « à son compte ». Plus de patron, plus d'horaires, plus de contraintes ou d'objectifs, c'est du moins ce qu'il pensait jusqu'au jour où il franchit le pas.

Son idée était simple : proposer aux commerçants un stockage déporté du centre ville.

Pour eux, plus de chiffre d'affaires à partir des mètres carrés gagnés sur les boutiques exigües et autres remises engorgées.

Pour lui, la livraison commode de leurs marchandises à partir d'un entrepôt situé à la périphérie.

Et, cerise sur le gâteau, un transport en triporteurs équipés d'un large coffre désengorgeant ainsi les rues des innombrables camions-livreurs.

À terme, une armée de cyclistes livraient les marchandises les plus diverses dans les magasins de la cité.

Le dépôt de bilan de la société d'événementiel où il travaillait suite au « pétage de plombs » du boss, un stage en gestion à la chambre de commerce où le développement durable avait le vent en poupe, un business plan en béton armé, des associés fans de vélo qui croyaient en son projet et une famille compréhensive l'avaient aidé à lever des fonds auprès des banquiers. L'entreprise CargoV'lo était née. Puis l'affaire avait pris tranquillement son envol, soutenue par quelques articles dans la presse locale.

Le local était situé rue du Prieuré dans le quartier de Fives. D'une superficie de 750 m² et idéalement placé à cinq minutes de l'hypercentre-ville et des gares SNCF, à proximité des stations V'Lille, du métro et de nombreuses lignes de bus, permettant ainsi une parfaite accessibilité aux six employés.

Avait également été recruté Léopold, chargé de l'entretien des vélos qui, même s'ils avaient été achetés aux Pays-Bas et non dans une vulgaire grande surface, souffraient du mauvais état des routes ou de la négligence des conducteurs qui les chargeaient comme des mules. Afin d'assurer au mieux la continuité du service de l'entreprise, il travaillait de nuit et prenait son service à 22h pour réparer et nettoyer les engins.

Il croisait le patron que Nortbécourt était devenu maintenant les fois où celui-ci devait arriver très tôt afin de préparer le travail de la journée ou réaliser les innombrables devis qu'attendaient les futurs clients. Ils échangeaient quelques mots autour d'un café en se donnant du « M'sieur Patrick » et du « Léo » avant de repartir chacun de leur côté.

Léopold avait été embauché en contrat aidé car il était au chômage depuis un grave accident qui l'avait rendu handicapé. Le conducteur d'un fourgon de livraison Chronopost trop pressé l'avait renversé sur le passage piéton qui le menait à son travail de l'époque. Après un long coma où il faillit y rester, Léo avait gagné une claudication à droite et avait perdu l'usage de sa main, de son bras gauche et son emploi de facteur. Pourtant chaque matin, les tricycles étaient réparés. De plus, et grâce aux aides de l'État, ce salarié à l'éternelle pipe non allumée à la bouche ne coûtait rien à l'entreprise et ça, ça valait son pesant de pièces de vélo pour le bilan et les objectifs financiers de Nortbécourt.

Il y avait des jours avec et des jours sans. Pour Nortbécourt le jeudi 13 juillet fut une journée avec. Avec problèmes. La veille de la Fête nationale tombait en fin de première semaine des soldes. Ce qui était un marronnier pour les médias était un réel cauchemar pour l'entreprise. Il fallait livrer et livrer sans cesse les magasins puisqu'après cette date viendrait le vrai début des vacances pour les juilletistes et leurs départs vers les plages ensoleillées laisseraient la ville vide et les boutiquiers avec leurs stocks sur les bras. Les vélos avaient été endommagés plus que d'habitude ; un livreur était revenu avec sa roue arrière totalement tordue, un 4x4 lui ayant littéralement roulé dessus lorsqu'il était garé. Un autre avait eu les pneus crevés et les jantes brisées par les innombrables nids de poule de la commune. La caisse d'un troisième avait servi de réceptacle aux vomissures d'un groupe de lycéens fêtant le baccalauréat. Le logo et la peinture du coffre du suivant sur la liste avaient été tagués. Un dernier avait totalement explosé ses moyeux en descendant une bordure anti-stationnement. Bref, Léopold allait devoir mettre les bouchées doubles cette nuit.

Sauf que demain, c'était 14 juillet, férié. Et ensuite week-end. Nortbécourt se demandait comment et où ils allaient trouver les pièces manquantes pour que dès lundi matin les bécanes soient à nouveau bonnes pour le service. Il avait promis à femme et enfants d'aller passer les quatre prochains jours dans la maison de campagne des beaux-parents et même si cette escapade ne le faisait guère sauter de joie, il n'avait nulle envie de les décevoir.



Crédit photo © Lady Cixi 5012

Il décida donc d'attendre l'arrivée de Léopold non sans avoir néanmoins prévenu son épouse de son retard au repas du soir ; elle était maintenant devenue coutumière des contraintes de son mari. Nortbécourt se jeta sur son tâcheron dès son arrivée. Le dirigeant était volubile et l'employé écoutait attentivement et calmement la litanie des soucis du jour. Lorsque celui-ci eut fini au bord des larmes, Léopold garda le silence durant un court instant. Puis il fixa son supérieur et lui dit :

– M'sieur Patrick, croyez-vous au surnaturel ? Êtes-vous capable de garder un secret ? Sinon, il faut me le dire de suite.

Sans même attendre la réponse, le salarié se dirigea vers l'atelier où se trouvaient les bécanes bataves. D'un tiroir de son établi, il sortit un cruchon en terre que l'on aurait pu croire acheté dans un bar de western de série B et se mit à en verser le contenu sur les triporteurs.

Et l'incroyable s'accomplit. D'abord, la radio de l'atelier se mit à diffuser un vieux standard des 50's qui passait régulièrement sur Classic 21. Puis l'air se mit à bourdonner, les outils à trembler, les papiers à voler, la lumière à tressaillir. Comme dans le film dont il ne se souvenait plus du nom, celui où la voiture rouge, après avoir été mise en bouillie par des vandales se régénère toute seule, les tricycles en firent de même. Les roues tordues se redressaient comme par enchantement, les jantes brisées se ressoudaient comme par magie, les pneus crevés s'arrondissaient, les moyeux endommagés se reconstituaient dans un claquement sec, les peintures d'origine réapparaissaient. En quelques instants, les vélos étaient miraculeusement redevenus quasi-neufs.

Nortbécourt était blanc comme un linge. Au bout d'un bref moment, comme s'il reprenait son souffle après une montée à vélo, il finit par sortir de son silence.

– Quelle est l'explication de cette diablerie ? balbutia-t-il.

– Ce n'est pas de la sorcellerie ou je ne sais quelle intervention du démon, répondit Léopold en allumant sa pipe. En tirant sur sa bouffarde, il commença son récit.

« Fives doit son origine au Prieuré qui s'y est installé en 1135, à proximité de sources alimentées par une importante nappe d'eaux souterraines venant des carrières de Lezennes et par un ruisseau prenant sa source dans le quartier Saint-Maurice dans un secteur qui deviendra plus tard la rue Euler. En 1285, ce petit étang avec tous les courants d'eaux vives qui l'encerclaient fut vendu à la ville de Lille. Ces eaux très pures ne gelaient jamais et étaient connues comme étant la Chaud-Rivière. Le Prieuré a subsisté jusqu'au siège autrichien de 1792 suite auquel il a été détruit. Puis en raison de la forte industrialisation, ces « courants » furent progressivement recouverts jusqu'à ce que la voie rapide urbaine et la folie automobile en fassent disparaître toute trace. En été, lors des pluies d'orage, il arrive que la Chaud-Rivière resurgisse comme l'eau à Venise lors de l'acqua alta car la construction de l'autoroute et du stade ont presque asséché les eaux lezennesoises.

À travers les âges, les facultés de ce ruisseau furent peu à peu oubliées. Cette fontaine de jouvence, car c'en était une, avait des vertus d'immortalité et de perpétuel rajeunissement. C'est mon grand-oncle qui me l'a fait découvrir après mon accident. Mais j'ai préféré garder secret mon spectaculaire guérissement afin de pouvoir devenir votre employé. Votre concept de stockage déporté est voué au succès, Amsterdam et ses 400 000 vélos le pratiquent avec bonheur depuis toujours, et je voulais y participer à ma manière. Mais en restant dans l'ombre ».

En voyant Léopold s'éloigner sans boiter et enfourcher simplement sa bicyclette par le côté droit, Nortbécourt savait qu'ils ne se reverraient sans doute jamais. Et que dans les armoires de CargoV'lo, il était certain de découvrir plusieurs bidons de cette eau miraculeuse.

Patrick Eillum

Avril 2013 - Amsterdam Brouwersgracht – Lille Mont-de-terre

Un des sonnets de sonnettes de Scarpe en Escaut

... composés dimanche 10 juin 2012 avec Travail & Culture

Voulez-vous savoir comment composer un sonnet de sonnettes de Scarpe en Escaut ?

Préméditez alors, entre Saint-Amand et Chercq, un trajet en quatre étapes sur les chemins de halage : autant que de vers dans un sonnet.

Rassemblez Amélie, Hélène, Monique et autres cyclistes non loin du canal, annoncez-leur le mot qui conclura le premier vers, par exemple « vélo ».

Ce premier vers est composé dans la tête au cours de la première étape.

Les rimes successives s'inspireront du parcours ; par exemple : vélo—l'eau, muse—écluse, etc.

On transcrit un vers sur le carnet chaque fois que le peloton s'arrête.

Dès lors que les sonnettes respectives tintent toutes, le peloton repart.

Moulinant du pédalier, on compose dans sa tête le vers suivant ; et ainsi de suite.

Il ne faut pas écrire en pédalant.

Il ne faut pas composer quand le peloton est arrêté.

Le dernier vers est noté à l'arrivée.

Lecture à voix haute, au pied d'un four à chaux, ça ajoute à la dimension épique ; un des sonnets s'intitule « Saint-Amand tinte » :

Saint-Amand tinte : un carillon, seize vélos ;
au coin, un caneton flotteur dessus les eaux.
Ça crisse : le gravier, bourdon de notre muse,
puis silence de Scarpe adossée à l'écluse.

Sirènes bruissez-nous des musiques de fond !
L'imbécile écoutait sur l'eau glisser un pont,
nous frémirons combien d'Hollain en confluence ?
Le canal crachera de l'écume qui danse...

Mortagne, haut clocher, cogne l'heure du poing,
personne ne voit l'oie, au loin s'entend Antoining,
près Manou ronflera le refrain de Bruyelle,
Antoining finit consonne et commence voyelle.

L'ouvrier siffle au pied d'ogives de château,
la chaux par le cyclone a chu dans un bateau.

On entend autant de sonnets que de cyclistes ou, par magie arithmétique, des milliers de poèmes distincts.

Car il est possible, en quantités vertigineuses, de combiner le premier vers d'Amélie et le deuxième vers d'Hélène, auquel s'enchaînerait le troisième de Monique, etc.

À prévoir que le peloton en ressorte soudé ; pour preuve, le joyeux carillon de sonnettes qui ponctue l'étape.



Robert Rapilly
Librement inspiré de
« Poème de métro », Jacques Jouet

Petit jeu offert par la rédaction : combien de poèmes différents pourrait-on écrire avec les vers de ces seize cyclistes ? Des milliers ? Des millions ? Des milliards ? Des millions de milliards ? Des milliards de milliards ? La réponse se trouve quelque part dans ce numéro.

Strasbourg toujours devant

Dans la revue « Terra eco », cette ville a décroché le titre de capitale (française) du vélo.

Pas étonnant que cette ville soit toujours en tête (devant Bordeaux et Toulouse).

Il faut savoir que dans les années 1990, l'une des premières actions de madame Trautmann alors maire de cette commune fut d'interrompre le trafic de transit de la place principale.

À Lille, plus de 20 ans après, nous avons toujours notre mur de berlines sur la place de la déesse.

J'avais écrit dans l'heurOvéLO n°25 (printemps 1999) l'article « Y m'agace ». À chaque citation, l'exemple de Strasbourg irrite certains élus et techniciens et c'est compréhensible. De la même manière que dans une classe, la réussite des élèves sérieux et travailleurs a toujours irrité les cancre, Strasbourg, ville en pointe sur la modération du trafic automobile n'a pas fini d'agacer.

Visiblement, sur certains points, Lille, même si elle ne fait plus partie des cancre, n'est pas prête de rattraper son retard.

Dark Vador

Pas de photo s'il vous plaît !

Un matin, je suis allé faire des courses à vélo avenue de Dunkerque. Comme souvent, j'ai vu une voiture garée sur la bande cyclable. Chaque fois que j'en vois une, je me dis qu'il faudrait que je fasse une photo pour écrire un petit papier pour l'heurOvéLO. Ça tombait bien ce jour-là, j'avais le temps.

Je m'arrête donc devant ladite voiture et je fais deux photos. Le chauffeur klaxonne et fait des appels de phares. Je fais comme si de rien n'était et m'apprête à repartir, la porte de la voiture s'ouvre alors et un jeune homme en sort furax. Il vient jusqu'à moi et, violemment, menace de me casser la figure si je n'efface pas les photos. J'essaye vaguement de discuter et puis, courageusement, je supprime les photos.

J'aurais peut-être dû le laisser me frapper pour faire avancer la cause des cyclistes, mais je n'ai pas l'âme d'un martyr.

Il semble donc que certains automobilistes en plus d'être méprisants vis-à-vis des cyclistes, soient de plus irascibles !

JM Barfety

Révolte (mode d'emploi)

Trop de pollution ?
Arrêtez votre moteur
Descendez de votre voiture
Activez votre cerveau
Enfourchez votre vélo

Dark Vador

Brève

Suite à une lettre bien argumentée au chef de gare, les adhérents arrageois ont obtenu l'autorisation pour les cyclistes d'utiliser à nouveau les ascenseurs de la gare d'Arras avec leurs vélos. Des panneaux d'interdiction avaient été posés deux mois plus tôt. Comme quoi avec une plume efficace, on peut faire de grandes choses...

Pierre Tittlein

La fiche n°10

Dans son délire, le service du harcèlement de l'ADAV propose l'élaboration de la fiche n°10 sous la forme suivante :

« Constat d'anomalie(s) apparente(s) »

Soucieuse de préserver un maximum de cyclistes en vie, l'ADAV vous avise de la constatation du (ou des) défaut(s) suivant(s) :
(devant chaque ligne une case à cocher en cas d'anomalie)

- un (ou des) pneu(s) sous-gonflé(s)
- un (ou des) pneu(s) endommagé(s)
- un (ou des) frein(s) manquant(s)
- un (ou des) frein(s) défectueux
- l'éclairage avant défectueux ou manquant
- l'éclairage arrière défectueux ou manquant
- fourche endommagée
- cadre endommagé

Le chef du service du harcèlement de l'ADAV - Dark Vador

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE ARRAGEOISE

11 avril : CUA - Copil vélo. Les aménagements cyclables réalisés par la CUA en 2012, sur environ 1,6 km, sont les suivants : Arras/Ste-Catherine, rue du 8 mai et rue Blondel (920 m) ; Arras, rue des Hochettes (450 m) et pont Saint-Sauveur ; St-Laurent-Blangy, rue Mellin (220 m). Le linéaire des voies cyclables existantes sur le domaine public de la CUA est passé de 35 km en 2010 à 46,5 km en 2012 soit une augmentation de 30 %. La CUA a programmé la réalisation, en 2013, des aménagements cyclables suivants, sur environ 1,2 km : Achicourt, passerelle Gondry, rues Gondry et Pascal (300 m) ; Arras, rue d'Amiens (650 m) et pont Leclerc (100 m) ; St-Laurent-Blangy, rue Cauchy (450 m) ; Ste-Catherine, aménagement d'une section de la route de Béthune. L'ADAV demande également d'étudier à Arras les axes suivants : avenue Kennedy, axe Aristide-Briand / Turenne (double sens cyclable), rue Baudimont, rue Méaulens, rue du 29 juillet et Paul-Adam ; à Sainte-Catherine, une bande cyclable sur la route de Lens (en montant vers le giratoire Saintives) ; à Saint-Laurent-Blangy, la rue Salengro et l'avenue des Droits de l'Homme.

ANTENNE BÉTHUNOISE

Béthune

16 janvier : réunion sur le réaménagement du pont Mendès-France. D. Doullens, SG

SMT Artois Gohelle

3 avril : réunion PDU. Présentation de l'état des lieux du PDU et du planning pour l'adopter, intervention de plusieurs acteurs (transport en commun, vélo...). BC, DD, SG.

8 avril : réunion d'échange sur les aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet d'aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS). DD, SG

Artois Com

10 avril : rendez-vous avec M. Wacheux, Président d'Artois Com pour échanger sur le réaménagement de voirie sans aucun aménagement cyclable à Verquigneul. DD, SG

AUTRE VILLE

Hardelot

30 avril : rencontre avec le maire et ses services pour une présentation de leur politique cyclable et de leur attente par rapport à l'ADAV. Un travail partenarial est envisagé pour apporter notre expertise sur les projets, former le personnel des centres sociaux pour développer les vélobus, aider à la réalisation d'événements tournés vers le public. MA, DD.

ANTENNE DUNKERQUOISE

5 février : point sur la mise en place d'un système de VLS en septembre 2013. Cyclofiches : état des lieux des fiches transmises en 2011, une réponse est apportée pour chacune d'elles. Cohabitation bus/vélos : projet de rencontrer l'exploitant du réseau pour lui présenter les compétences en matière de sensibilisation des conducteurs. STT.

2 avril : DK Bus. Intervention en binôme avec la chargée de mission Transports auprès d'une quinzaine de conducteurs afin de les sensibiliser à la cohabitation avec les cyclistes dans la perspective de la mise en place du service de VLS. Présentation des différentes situations qui peuvent être problématiques pour les deux types de véhicules. Rappel par le directeur de la société d'exploitation que le vélo doit être vu comme un allié. Débat sur l'incompréhension quant à la non-utilisation par les cyclistes des aménagements cyclables, auquel nous répondons que l'aménagement n'est pas toujours adapté ni confortable. STT.

16 avril : DK Bus. Intervention auprès de 7 conducteurs. Échanges pertinents sur la place des cyclistes en ville. STT.

16 avril : réunion d'antenne. Point sur les demandes d'Unis-Cités dont les volontaires ont choisi le thème du vélo pour leurs actions auprès des publics avec lesquels ils travaillent. Idée de développer des ateliers de réparation, d'accompagnement lors de balades... Autres sujets évoqués : la cartographie, les cyclofiches, la mise en place de l'offre VLS en septembre. Adhérents et sympathisants, S. Triquet, STT.

30 avril : DK Bus. Rencontre avec les conducteurs. 14 participants. STT

ANTENNE LENSOISE

Lens

5 mars : point sur semaine mobilité 2012 et le programme de l'édition 2013. BC, SG

22 mars : souhait de la Ville de réaliser plusieurs aménagements cyclables en vue de la semaine de la mobilité qui se déroulera en septembre. Échange sur les axes possibles à aménager. BC, SG.



Voie verte à destination du Louvre-Lens, interdite aux cyclistes ...

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

7 janvier : GTV. La ville explique les raisons du refus de valider certains double-sens cyclables en zone 30 : rues ayant peu d'intérêt et sécurité des cyclistes. L'ADAV explique l'intérêt d'homogénéiser les double-sens cyclables sur l'ensemble d'un secteur en zone 30. LMCU est d'accord pour étudier des double-sens cyclables sur les rues F. Matthias, J. Guesde, F. Buisson, Faidherbe (entre rue J. d'Arc et rue Jacquard) et rue Chanzy. L'étude sur la rue Delemazure risque d'être plus compliquée car du stationnement illégal est pratiqué et réduit la largeur de la chaussée. Droit au vélo demande quelques études supplémentaires de double-sens cyclables (parc de la filature, sentier du Curé, rue Dordin et rue J. Bart). Demande d'arceaux de stationnement. SG, J.-D. Stelandre.

Hem

27 mars : rencontre avec les services de la ville et l'élue en charge du vélo pour aborder les priorités de la Ville et de l'ADAV. La question des double-sens cyclables est à nouveau posée et semble encore heurter de nombreux élus... L'ADAV propose une visite de terrain dans les communes voisines pour se rendre compte de l'intérêt de l'aménagement. Les liaisons vers Villeneuve d'Ascq et Forest ressortent comme des priorités communes. MA.

Lille

16 janvier : rencontre avec M. Pierre de Saintignon pour faire le point sur nos partenariats avec la Ville de Lille et Lille Métropole. Ce dernier nous confirme son souhait de diminuer la subvention allouée par la Ville en contrepartie d'une hausse de celle de Lille Métropole considérant que la politique cyclable était essentiellement du ressort de l'agglomération. MA et O. Dutel.

4 février : GTV. Point sur les arceaux vélo ; sur la mise en conformité des zones 30 (arrêtés pris sur le quartier Saint-Maurice-Pellevoisin, en attente de validation sur les quartiers Centre et Vieux-Lille, études en cours sur les quartiers Fives, Moulins et Wazemmes) ; la ville a décidé de modifier le sens de circulation de la rue Royale (entre les rues d'Angleterre et Saint-André), les véhicules pourront prochainement circuler dans les deux sens... L'ADAV aurait préféré des aménagements cyclables... ; porte des Postes LMCU n'a pas encore travaillé le dossier ; faubourg d'Arras la ville attend les plans du Conseil général ; LMCU présente les axes envisagés pour la communication sur les cédez-le-passage cyclis-

tes ; rue Javary et pont de Fives, LMCU n'a pas avancé sur les plans. Point sur la fête du vélo et l'atelier d'aide à la réparation. SG

22 mars : rendez-vous avec la Ville au nouveau local de l'atelier pour faire le point sur le planning et les travaux qui seront réalisés. G. Flament, SG

2 avril : groupe de travail vélo. Point sur les études de mise en conformité des zones 30 sur les quartiers de Wazemmes, Moulins et Fives. Retour sur la porte des Postes, l'implantation des terrasses doit être réalisée sur le plan pour pouvoir avancer sur l'étude, par contre le projet de réaménagement dans le cadre du projet Lillénium de l'extrémité du pont du Faubourg des Postes est présenté et ne donne pas de toute satisfaction : la piste cyclable qui débouchait dans le giratoire des Postes est supprimée au profit d'une seconde voie voiture. La Ville et l'ADAV demandent que l'aménagement soit maintenu. Point sur le retour du Maire sur la mise en conformité des zones 30 dans le Vieux-Lille (sur 27 double-sens cyclables présentés 10 sont validés, 17 demandent une étude plus approfondie). Point sur les cédez-le-passage cyclistes au feu rouge. Points divers. SG

19 avril : réunion avec Mme Faber, élue en charge du vélo, et les services de la ville pour redéfinir les objectifs de la convention liant l'ADAV à la ville. Les actions de promotion envers le public seront privilégiées. MA.

23 avril : réunion sur la rue du Faubourg d'Arras : présentation des propositions d'aménagements (bandes cyclables ou couloir bus), échanges sur les propositions. SG

Lys-lez-Lannoy

4 avril : rencontre avec l'adjoint en charge des déplacements pour faire le point sur les projets cyclables de la Ville et les attentes de l'ADAV. Des réunions régulières doivent s'instaurer. MA.

Roubaix

9 janvier : réunion de terrain avec les services de la Ville et de Transpole pour définir l'implantation d'un abri à vélos V'lille à la station Épeule et l'aménagement d'un stationnement sécurisé à l'entrée du parking de l'Eurotéléport. MA.

Tourcoing

11 mars : GTV : point sur le fonctionnement de V'lille et sur l'implantation des abris à vélos sécurisés. Accord pour l'implantation d'un abri dans le centre-ville. Études des projets précédemment abordés. MA, Y. Paillard.

27 mars : Copil sur le projet du boulevard industriel. Le CG 59 présente un projet de bandes cyclables en réduisant la largeur des voies de circulation comme demandé de longue date par l'ADAV en attendant une hypothétique requalification de l'axe permettant de réaliser des pistes cyclables. Le projet soutenu par le CG 59 et l'ADAV est largement débattu. MA.

9 avril : Copil sur le projet de requalification du bd Gambetta. L'ADAV demande de privilégier la réalisation de pistes cyclables unidirectionnelles. MA.

Villeneuve d'Ascq

5 février : réunion pour préparer la fête du vélo, notamment la journée du dimanche avec des stands d'information, du marquage contre le vol, des animations et des balades au lac du Héron.

15 février : rencontre avec les responsables du centre social Cocteau et la Ville pour définir les modalités de l'intervention de l'ADAV auprès de leur public pour une séance de remise en selle. MA.

19 février : point sur le programme de la fête du vélo. SG

25 mars : réunion entre les services de la ville et l'ADAV pour définir nos priorités en termes de programmation sur les aménagements cyclables en 2014. MA.

6 avril : sortie « découverte de la ville et de ses cheminements cyclables » ouverte au public. MA.

9 avril : sortie à vélo dans le trafic avec une classe de CM2 de l'école Cézanne. Cette mise en pratique clôture un cycle d'apprentissage dans l'école dans le cadre de notre action « vélo-école » initiée avec la ville de Villeneuve d'Ascq. JB, MA.

13 avril : sensibilisation du public du centre social Cocteau : diaporama et remise en selle. MA.

18 avril : réunion entre la Ville, Lille Métropole et l'ADAV pour indiquer les priorités à inscrire au programme vélo en 2014 (réfection des pistes Lakanal et Champollion, liaison vers Hem, bd de Vamy, jalonnement, tourne à droite...). MA.

Wasquehal

4 février : réunion avec les services de la ville pour échanger sur nos pratiques respectives dans l'accompagnement des vélobus. Préparation de la fête du vélo où Wasquehal sera un point de convergence. MA.

CES VÉLOCISTES OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS

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

Vélo & Oxygen

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

Capsulkes Cyles

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

Ride On

689 rue du Pont de pierres
Béthune

03 21 64 02 51. -5% et -10%

Sport'Dep

931 av du gal de Gaulle

Bondues

03 20 30 72 90. -5% et -10%

Pro Cycles 62

876 avenue de la Libération

Bruay la Buissière

03 21 53 52 58. -10 %

KICK 59

5 rue Salengro
Bruille-lez-Marchiennes
03 27 90 61 88
kick59@orange.fr
Remise de 5% sur les pièces
et accessoires.

Arcelon Cycles

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

Cycles Lesaffre

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

Speed Cycles - Jean Lebas

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

Vanderdonck Fontaine

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

Lambert Cycles

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

Cycles Wypelier Huygen

2 bis place de la Cessoie

Lambert
03 20 40 73 20 -10 %

Cycles Lecolier

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

Mes Vélos Hollandais

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

Villavélo

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

Cycles Verbrughe

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

Cycles Fallet

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

Scotenville

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

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE VALENCIENNOISE

Denain

21 mars : Stand de l'ADAV toute la journée au lycée Jules-Mousseron à Denain, à l'occasion d'un forum sur la sécurité routière. C. Bride-lance, N. Lecomte

Saint-Amand-les-Eaux

15 février : point sur le diagnostic cyclable demandé par la ville et sur les projets d'aménagements. SG

Valenciennes

26 janvier : l'ADAV rencontre des étudiants du Master IPC (Ingénierie de Projet de Coopération) qui ont un projet de documentaire sur des initiatives alternatives de développement local sur les thématiques de la vie quotidienne (se loger autrement, consommer autrement, se déplacer autrement,...), ils sollicitent l'ADAV pour réaliser la partie sur le thème du vélo. AL

16 février : les étudiants du Master IPC, avec des techniciens et des étudiants de l'audiovisuel, sont à Valenciennes pour produire, avec l'ADAV, la partie de leur documentaire sur le thème du déplacement à vélo. L'ADAV a pu rassembler plusieurs adhérents pour quelques images de cyclistes dans la ville mais aussi pour répondre aux différentes questions qui leur seront posées.

(Documentaire présenté au public le jeudi 4 avril à l'Université de Lille 1). Adhérents et AL.

12 mars : Rencontre avec une classe de l'École Supérieure d'Art et Design de Valenciennes, et un professeur, qui mènent un travail sur le vélo. L'objectif du projet est de concevoir des objets qui permettent de faciliter ou d'étendre l'utilisation d'un vélo. Nous avons présenté l'association et discuté sur la place du vélo. NL.

2 avril : Dans le cadre de la semaine du développement durable, le Centre Hospitalier de Valenciennes a organisé pendant cette journée une sensibilisation du public sur le thème de la mobilité. L'ADAV tenait 3 stands simultanément, dans les différents sites de l'hôpital (hall principal, maternité, centre de rééducation). CB, NL.

Valenciennes Métropole

25 février : les techniciens de Valmétropole et le bureau d'études Ingerop reçoivent l'ADAV pour la présentation du projet de rénovation du Boulevard Carpeaux à Valenciennes, un boulevard de ceinture à deux voies de circulation dans chaque sens. Le projet est présenté comme étant déjà dans sa forme définitive et ne permettant plus de corrections importantes. Il prévoit une piste bidirectionnelle, le long du parc de la Rhônelle, entre la place Cardon et la rue Jean-Bonmarché, puis deux pistes cyclables unidirectionnelles de la rue Jean-Bonmarché à la place du Canada. L'ADAV refuse de valider cet aménagement non continu qui oblige les cyclistes à effectuer des traversées supplémentaires, chaque traversée étant une source de danger et une rupture d'itinéraire. L'ADAV, suite à cette réunion infructueuse, a envoyé un courrier à la présidente de Valmétropole et au maire de Valenciennes pour proposer deux aménagements continus et unidirectionnels, indispensables sur un tel boulevard. À ce jour nous n'avons pas encore reçu de réponse. SG, AL

21 mars : le Conseil de Développement de Valmétropole qui réfléchit sur les problèmes liés à la mobilité, dans l'agglomération, a reçu l'ADAV pour avoir une information sur la cyclabilité dans le Valenciennois. L'ADAV a pu,

avec l'aide de documents projetés sur écran, informer les participants sur les difficultés à se déplacer à vélo dans l'agglomération, un débat de deux heures s'est engagé et semble avoir convaincu les personnes présentes. Une cartographie des aménagements cyclables souhaités a été demandée à l'ADAV, ce document est en cours de réalisation. SG, AL

SIPES - SCOT

29 janvier : À l'Université de Valenciennes, est organisée une réunion pour présenter le projet de Schéma Directeur Cyclable du SCOT. L'ADAV est invitée à participer à ce travail en collaboration avec le bureau d'études Altermodal-Inddigo qui est chargé du projet. MA, SG, AL

07 février : maison des Associations de Valenciennes, l'ADAV rencontre le bureau d'études Altermodal-Inddigo pour participer au diagnostic sur la cyclabilité du Valenciennois. Les principaux axes structurants non aménagés, les points durs ou de coupure non traités et le manque de stationnement vélo, sont les premiers éléments d'un réseau cyclable non structuré, mis en évidence par l'ADAV. MA, SG, AL

06 mars : À l'Université de Valenciennes, participation de l'ADAV au Comité Technique du Schéma Directeur Cyclable du SCOT. Un diagnostic fin de la pratique du vélo dans le Valenciennois met en évidence une baisse significative des déplacements à vélo dans Valenciennes et, par contre, une utilisation plus forte sur Denain et Saint-Amand. Actuellement les adeptes de ce mode de déplacement constituent principalement une population captive. Le vélo, souvent considéré comme un loisir ou un sport, a encore un problème d'image sur le territoire. Il manque également une gouvernance à l'échelle de l'agglomération pour réaliser une politique cyclable volontaire et cohérente. SG, AL

15 mars : réunion du comité de pilotage du Schéma Directeur Vélo à l'Université de Valenciennes, l'ADAV participe, en qualité d'acteur, à ce groupe de travail. Une analyse du territoire met en évidence plusieurs obstacles au développement du vélo, un territoire multipolaire avec des distances assez longues, pas de réseau cyclable structuré, une absence de stationnement vélo, pas de stationnement sécurisé à la gare de Valenciennes, pas de services vélo, une mauvaise image du vélo utilitaire (résultat d'une enquête d'opinion),... Des éléments positifs pourraient corriger ce diagnostic :

- Un plan énergie climat en cours,
- Un Schéma Directeur Vélo, en projet, avec une ambition de créer 230 km d'aménagements cyclables,

- Des déplacements de courte distance sur Valenciennes et les communes voisines,
- Un développement du train + vélo.

Et la possibilité de capter une nouvelle clientèle : femmes, retraités, étudiants, scolaires et plus large dans les catégories socioprofessionnelles. AL, STT

29 mars : le bureau d'études Altermodal-Inddigo présente, aux élus du Valenciennois, le Schéma Directeur Cyclable du SCOT, en cours d'élaboration. L'ADAV participe à cette présentation. L'aspect financier d'une politique cyclable est évoqué : au niveau national, les collectivités locales les plus déterminées investissent en moyenne 14€/an/habitant. L'agglomération valenciennoise est toujours sans réel budget vélo et le Schéma Directeur Cyclable en élaboration, pour être appliqué, devra obligatoirement être financé. MA, AL

3 mai : réunion entre l'ADAV, le CG 59, le SIPES et le bureau d'études Inddigo pour définir le projet de schéma directeur cyclable qui sera présenté aux collectivités locales. Ce schéma doit compléter celui du CG 59 en privilégiant la desserte des zones les plus urbaines. MA, AL.

SITURV

29 janvier : dans le cadre de la révision du PDU, le SITURV organise une réunion technique sur le diagnostic du PDU. Le bureau d'études Inddigo doit définir les enjeux du nouveau PDU, l'ADAV est invitée à participer au travail des commissions techniques où la cyclabilité de l'agglomération sera un sujet important. SG, AL

16 avril : l'ADAV est présente à la réunion du Comité Technique sur la révision du PDU. L'objet de cette journée est de définir la stratégie du nouveau PDU avec ses grands enjeux. Les enjeux développés doivent s'articuler avec le SCOT, en particulier dans la composante Transport/Urbanisme. Mais pas d'enjeu spécifique concernant les modes doux, ils sont intégrés implicitement dans certains enjeux comme : «favoriser les changements de comportement de mobilité». Des objectifs chiffrés ont été avancés et les projections, vers 2018 et 2023, renvoient le vélo à une part modale à 1,5% et 1,8%. Ces chiffres reflètent un manque d'ambition. L'ADAV a souhaité que les objectifs soient beaucoup plus ambitieux avec une part modale du vélo à 4% pour 2018, cet objectif pourrait mobiliser davantage les décideurs à mettre en œuvre une véritable politique cyclable. D'autres intervenants ont approuvé cette demande, les objectifs de la part modale devraient être corrigés dans les enjeux du PDU qui sera présenté, pour approbation, aux élus. AL

ABRÉVIATIONS ADAV Y ÉTAIT

AF3V : Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes
CERDD : C'Ente Ressources du Développement Durable
CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement
Copil : C'OMité de PILotage
Cotech : C'OMité TECHnique
CUA : Communauté Urbaine d'Arras
CUD : Communauté Urbaine de Dunkerque
DSC : Double-Sens Cyclable
DNTE : Débat National sur la Transition Énergétique

ESS : Économie Sociale et Solidaire
GTV : Groupe Travail Vélo
MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
PC(E)T : Plan Climat (Énergie) Territorial
PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise
PDES : Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
VLS : Vélos en Libre Service

L'ADAV Y ÉTAIT CENTRE RESSOURCE RÉGIONAL EN ÉCOMOBILITÉ

ÉCOMOBILITÉ → ●●●●●●

11 janvier : ESS. Réunion avec APES. Actualités régionales concernant les acteurs de l'écomobilité en ESS. Premiers échanges sur les besoins de relais Internet suite à la publication de l'annuaire pour Lille Métropole.

17 janvier : PDES. Collaboration à l'étude-action régionale sur l'écomobilité scolaire menée par le bureau d'études Inddigo à la demande de l'ADEME et de la Région. Présentation de la méthodologie et point sur les actions menées par l'ADAV en la matière.

24 janvier : ESS. Colloque sur la mobilité sociale organisé par les services de Lille Métropole, traitant plus particulièrement des enjeux sur le territoire et des acteurs et de leur potentiel de développement. Présentation de la démarche Plan de Déplacement Insertion de Transpole.

Région. 1^{er} conférence permanente de l'écocitoyenneté, sur le thème de la mobilisation des bénévoles et du grand public non initié.

25 janvier : ADEME-Région. Comité de pilotage de l'étude-action sur l'écomobilité scolaire, concernant la méthodologie proposée par le bureau d'études, en présence des deux conseils généraux, du CERDD et du CETE.

31 janvier : COTITA. Rencontre De la rue à la ville à vivre, organisée par le CETE Nord-Picardie. Présentation de Nicolas Soulier, architecte urbaniste qui développe la théorie du 2^e chantier.

PCT. Pays d'Artois. Atelier Transports. Point sur l'état d'avancement des projets programmés pour cette thématique (challenge inter-entreprises, écomobilité scolaire, prime à l'achat de vélos à assistance électrique de la CUA...).

4 février. Région. Préparation de l'intervention au colloque mobilité durable avec la direction des transports.

6 février : PDES Lille Métropole. Préparation de la rencontre à l'intention des communes pour les inciter à réaliser des démarches sur leur territoire.

8 février : CERDD-MRES. Préparation d'un temps de qualification pour les structures du réseau MRES sur les thématiques climat en région.

11 février : participation à la création d'un groupe visant à développer une démarche de ville en transition à Lille.

19 février : PDES Lille Métropole. Rencontre à l'intention des communes en présence du Vice-Président au Cadre de Vie, pour leur présenter des expérimentations et bonnes pratiques développées dans l'agglomération : les fermetures de rues aux entrées et sorties d'école à Halluin, le pédibus de Quesnoy-sur-Deûle, le travail multi-thématique avec son inscription dans le Projet Éducatif Global de la Ville de Lille. D'autres rencontres thématiques suivront.

25 février : DNTE. Échanges avec quelques associations de la MRES pour voir comment se positionner et proposer des solutions en phase avec les demandes des citoyens pour permettre la transition.

6 mars : 2^e rencontre des personnes intéressées par la création d'un mouvement des villes en transition à Lille. Nombreuses discussions sur la définition du contenu.

7 mars : Direction Régionale de Pôle Emploi. Présentation du potentiel d'écomobilité pour les employés et les demandeurs d'emploi afin de réduire le coût de la voiture sur les dépenses.

8 mars : ADEME/Région. Rencontre avec nos partenaires pour préciser les attendus de la mission et les perspectives de développement liées à l'étude-action en cours.

Région. Présentation de la déclinaison du DNTE en région.

13 mars : ESS. Projet de plateforme Internet des acteurs de la mobilité sur Lille Métropole.

14 mars : PCT. Rencontre avec les animateurs des plans climat en région pour leur présenter le contenu de la mission du Centre ressource.

21 mars : PDES. Évaluation d'un projet global portant sur un groupe scolaire composé de 5 établissements répartis actuellement sur 3 villes (Abscon, Niche et Somain) et représentant 1 300 élèves dont l'objectif est une fusion en 2016. Deux emplacements sont à l'étude. Mise en relation avec les institutions compétentes en matière de déplacement (syndicat mixte, Département, Région).

PDES. Arras. Travail avec les services de la Ville et le directeur de l'école La Fontaine pour le traitement de l'enquête de mobilité.

25 mars : PCT Pays d'Artois. Participation au travail de conception d'un guide d'aide à la décision en cohérence avec les documents de planification pour les communes du Pays d'Artois.



PDES. Entretien avec le directeur de la fédération Familles Rurales du Pas-de-Calais pour évaluer la pertinence d'un travail sur l'écomobilité avec ses publics et imaginer le développement d'une offre de services de mobilité alternative aux modes motorisés.

26 mars : CERDD. Point sur les collaborations possibles entre les deux missions, en lien avec les travaux concernant la mobilité sur les territoires en plan climat, au regard des orientations régionales.

28 mars : Région. Colloque Mobilité durable, écomobilité, quels modèles ? Intervention sur les enjeux en région liés à l'écomobilité scolaire.

29 mars : PCT. Climat Tour en Pays de Saint-Omer. Organisé par le CERDD, cette visite avait pour objet une aire de covoiturage réalisée par le Département du Pas-de-Calais ainsi que les projets de requalification de la gare de Saint-Omer en pôle multimodal.

2 avril : PDES. Unis-cités Dunkerque. La structure envisage de travailler sur le sujet de la mobilité des scolaires et souhaite bénéficier de notre expertise.

5 avril : PDES. 1^{er} séminaire organisé dans le cadre de l'étude-action sur l'écomobilité scolaire en région. Une trentaine de participants, 2 ateliers : l'un intitulé « échanger et partager, l'autre « les leviers pour encourager l'écomobilité scolaire ». Les difficultés de suivi et de pérennisation sont pointées, ainsi que l'importance de la mise en réseau et des aménagements de voirie.

8 avril : Observatoire du Climat. Porté par le CERDD, ce dispositif vise à faciliter le partage de données permettant d'évaluer la portée des actions sur les territoires, de valoriser les actions exemplaires et de les capitaliser pour entretenir la dynamique.

9 avril : PDE. La direction régionale d'Orange présente un point d'étape sur les dispositions prises pour inciter les employés à utiliser le vélo pour les déplacements professionnels et domicile-travail. Une aide financière à l'achat et à l'entretien des vélos est en place depuis plus d'un an et n'a pas remporté le succès escompté. Des aménagements pourraient être imaginés pour élargir la possibilité d'en bénéficier dans le cas d'achat de petit matériel.

10 avril : MRES-CRID. Point sur les ouvrages concernant la mobilité disponibles au Centre Régional d'Information et de Documentation et ceux disponibles à l'ADAV afin d'en faciliter l'usage par les adhérents des associations du réseau.

11 avril : PDES. Rencontre avec l'Union Régionale des CPIE pour voir comment la question de l'écomobilité pourrait être intégrée dans les programmes d'action afin de faciliter l'appropriation par les associations œuvrant dans l'éducation à l'environnement.

12 avril : CERDD-MRES. Demi-journée consacrée à l'intégration du sujet des PCET dans l'éducation à l'environnement. Co-production nécessaire pour qualifier, fournir en outils et ressources et mobiliser les publics.

17 avril : PDES. Préparation de la journée de formation proposée par le GRAINE Pays du Nord sur l'écomobilité scolaire à ses associations membres afin de les qualifier sur cette thématique.

18 avril : réseau Alliances. Présentation des nouvelles missions de ce réseau d'entreprises visant à développer des ateliers en région pour échanger et diffuser les bonnes pratiques en matière de management de la mobilité.

19 avril : ADEME-Région. Retours suite au 1^{er} séminaire régional sur l'écomobilité scolaire et préparation du 2nd.



11 janvier : rencontre avec l'unité territoriale de Douai pour faire le point sur nos demandes à intégrer au schéma directeur cyclable sur l'arrondissement. L'ADAV demande en particulier l'étude des franchissements de la rocade minière. MA, V. Sion.

14 janvier : rencontre avec l'unité territoriale de Cambrai pour faire le point sur nos demandes à intégrer au schéma directeur cyclable sur l'arrondissement. MA.

15 janvier : rencontre avec l'unité territoriale de Valenciennes pour faire le point sur nos demandes à intégrer au schéma directeur cyclable sur l'arrondissement. MA, AL.

18 janvier : réunion avec l'unité territoriale de Dunkerque pour faire le point sur nos demandes à intégrer au schéma directeur cyclable et les projets en cours. MA, O. Cohen.

22 janvier : réunion sur le schéma directeur cyclable : point sur les projets en cours, les études à venir et les propositions de Droit au vélo. MA, SG

24 janvier : RD 700, réunion avec les services communautaires et le CG 59 sur le projet de doublement de l'Antenne Sud de Roubaix et sur ses incidences pour les cyclistes. La RD 700 sera doublée, une voie réservée aux cycles et aux exploitants agricoles. Les liaisons entre Hem, Villeneuve d'Ascq et Forest seront confortées et le tunnel cyclable existant préservé et remanié pour être moins contraignant. MA.

30 janvier : rencontre avec l'unité territoriale d'Avesnes pour faire le point sur nos demandes à intégrer au schéma directeur cyclable sur l'arrondissement. MA.

31 janvier : réunion de travail sur le projet de rénovation de la voie verte des Gueules entre Bruay et Condé. L'ADAV insiste plus particulièrement sur les accès à niveau zéro, les barrières, le revêtement, le traitement des intersections et le jalonnement. MA.

7 février : réunion de travail sur le projet de rénovation de la voie verte du Sucre entre Roost-Warandin et Thumeries. L'ADAV insiste plus particulièrement sur les accès à niveau zéro, les barrières, le revêtement, le traitement des intersections et le jalonnement. MA.

7 février : ateliers citoyens sur la Mobilité dans le Département : forum de lancement au Vélo-drome de Roubaix. MA, STT, YP, P. Delrue.

19 février : Douai, réunion de terrain pour étudier les possibilités de franchissement de la rocade minière au niveau de Raches. Un passage par la Scarpe sera privilégié. MA, VS.

7 mars : réunion de terrain pour étudier une liaison cyclable entre Hem et Forest-sur-Marque sur l'ancienne emprise ferrée. MA.

15 mars : préparation de l'atelier citoyen de la mobilité qui se déroulera à Lille. STT

28 mars : ateliers citoyen sur la Mobilité du Département à Lomme. MA, STT, PD.

2 avril : réunion avec l'unité territoriale de Douai pour faire le point sur les projets en cours comportant une intégration des cyclistes. MA.

2 avril : remise du prix de lauréat de l'appel à projet sur la Mobilité du Département pour la cartographie collaborative proposée par l'ADAV. MA, OD.

8 avril : rencontre avec les services du Département pour faire le point sur les marquages cyclables en cours dans la traversée de Loos. L'ADAV dénonce l'interruption de la bande au carrefour République/ Foch. MA.

12 avril : réunion avec l'unité territoriale de Cambrai pour faire le point sur les projets en cours comportant une intégration des cyclistes. MA.

29 avril : réunion de travail sur les projets de la subdivision de TG : piste cyclable bidirectionnelle à Roubaix sur les bd Montesquieu et de Cambrai, bandes cyclables à Tourcoing sur une partie du bd Industriel, adaptation de la bande sur l'av Salengro à Roubaix. MA.

30 avril : réunion de terrain à Douai sur le franchissement de la rocade minière au niveau de Raches. Les bandes seront prolongées jusqu'au giratoire. MA.

3 mai : réunion avec l'unité territoriale d'Avesnes pour faire le point sur les projets en cours comportant une intégration des cyclistes. MA.

Contrats de territoire

15 janvier : l'ADAV participe à une réunion, à l'Unité Territoriale de Valenciennes, pour contribuer à l'élaboration d'un Plan Cyclable Départemental. Les demandes de l'ADAV portent sur les axes structurants de l'agglomération pour assurer des liaisons interurbaines avec une continuité dans le tissu urbain. MA, AL

12 février : l'ADAV participe, à Denain, salle Aragon, à un Groupe Technique Territorial organisé par le Département pour définir les enjeux du Contrat de territoire du Valenciennois, dans le domaine de la mobilité. L'ADAV souligne l'importance d'une volonté de développement des modes doux et en particulier du vélo sur le territoire. SG, AL

12 février : l'ADAV est présente au Conseil Cantonal de Concertation organisé au Point Relais Service de Valenciennes. Les thèmes abordés sont la mobilité et le handicap. AL

14 mars : salle Aragon à Denain, l'ADAV est présente à la réunion de présentation de la restitution des Groupes Techniques sur les orientations du contrat de territoire. Dans l'enjeu sur la mobilité, la nécessité de développer les déplacements doux est acquise, les objectifs seront à décrire. SG, AL

03 avril : au Point Relais Service de Valenciennes, l'ADAV participe à une réunion préparatoire pour la journée des Ateliers Citoyens du Valenciennois. Cette année le thème en est la Mobilité. AL

11 avril : salle des fêtes de Marly, le Département organise son atelier citoyen du Valenciennois sur la Mobilité. L'objectif est de prioriser les enjeux sur la Mobilité. Participation de l'ADAV, représentée par plusieurs adhérents. Le thème du vélo a pu être débattu et de nombreuses observations sur la cyclabilité ont été transmises par écrit aux organisateurs. Les «Transports en Commun» et le «Handicap» ont également suscité beaucoup de commentaires. B. Hibert, C. Legrand, M. Zwingelstein, C. Bridelance, D. Gobert, A. Houriez, NL et AL



11 janvier : poursuite du travail de réalisation d'un guide de recommandations des aménagements cyclables entre le CG 62 et l'ADAV. MA.

12 février : réunion sur la Voie Verte du Bassin minier. Présentation du projet : état des lieux, travaux à venir, entretien et signalisation. MA, SG

9 avril : réunion sur le projet de réaménagement de la RD 945 entre Béthune et Lestrem et la création d'aménagements cyclables. D. D., SG

17 avril : poursuite du travail de réalisation d'un guide de recommandations des aménagements cyclables entre le CG 62 et l'ADAV. Préparation de diverses sensibilisations que réalisera l'ADAV pour les agents du Département ou le public en 2013 : semaine de la mobilité, fête des voies vertes... MA.



Aire de covoiturage en cours de réalisation par le Département du Pas de Calais. Au menu : du stationnement vélo

12 février : Cotech micro PDU Couronne de Roubaix. Présentation des liaisons et des points durs et notamment les franchissements à traiter en priorité pour aider au report modal dans le cadre du passage à deux voies d'un axe reliant Villeneuve d'Ascq aux villes à l'est. STT

14 mars : Copil «vers une métropole cyclable 2020». Présentation de l'état d'avancement de l'étude : le réseau principal et le réseau secondaire à aménager, les axes «vélo +» et le budget nécessaire à ces aménagements. Budget qui semble sous-évalué. La phase suivante aboutira à la création de fiches « liaison et point dur » plus détaillées. Le lancement d'un audit BYPAD (audit réalisé par les différents partenaires) est proposé. Échanges et débats. SG

15 janvier : Copil sur le micro PDU de la couronne roubaisienne en mairie de Leers. Le vélo apparaît encore comme une préoccupation très faible pour les élus du secteur. MA

17 janvier : Copil sur l'étude « Vers une métropole cyclable » qui doit donner les clefs pour atteindre les objectifs du PDU en 2020 d'une part modale de 10 % pour le vélo. Diagnostic de la situation de la métropole. L'étude met en évidence un retard sur l'investissement en faveur du vélo pour rejoindre le peloton de tête des agglomérations cyclables en France. MA

21 janvier : Lille design. Participation au comité de sélection du projet lauréat de l'appel à projet pour un stationnement vélo amovible à implanter lors d'événements. MA

24 janvier : réunion avec le CG 59 et LMCU concernant le projet de doublement de la RD 700 entre Hem et Villeneuve d'Ascq et ses incidences sur les déplacements à vélo. La RD 700 sera doublée une voie réservée aux cycles et aux exploitants agricoles. Les liaisons vers entre Hem, Villeneuve d'Ascq et Forest seront confortés et le tunnel cyclable existant préservé et remanié pour être moins contraignant. MA

15 février : rencontre avec le bureau d'études Inddigo en charge de l'étude « vers une métropole cyclable » pour étudier les nécessaires mises à jour du schéma directeur cyclable de Lille Métropole. M. A.

18 février : CEREM/LMCU, vélo et handicap. Le CEREM est un organisme qui s'occupe de la mobilité des personnes en situation de handicap et qui souhaite travailler avec l'ADAV pour adapter les aménagements aux vélos adaptés (tricycles...) et faire connaître au grand public les équipements et les aides disponibles. Nous décidons de les inviter lors de la fête du vélo. MA

14 mars : Copil «vers une métropole cyclable 2020». Présentation de l'état d'avancement de l'étude : le réseau principal et le réseau secondaire à aménager, les axes «vélo +» et le budget nécessaire à ces aménagements. Budget qui semble sous-évalué. La phase suivante aboutira à la création de fiches « liaison et point dur » plus détaillées. Le lancement d'un audit BYPAD (audit réalisé par les différents partenaires) est proposé. Échanges et débats. SG.

26 mars : Cotech sur le micro PDU de Croix-Wasquehal. Réflexion sur les enjeux à inscrire en matière cyclable. Il s'agit essentiellement de préserver des emprises pour faciliter les liaisons entre les communes. MA.

26 mars : Copil sur l'étude « vers une métropole cyclable ». Présentation



des besoins d'adaptations du schéma directeur cyclable, de la nécessité de hiérarchiser le réseau, de lui donner une continuité totale et une lisibilité même dans les carrefours, d'établir des liaisons vélo express. MA.

8 avril : réunion sur le giratoire St-Ghislain (Pilaterie) à Villeneuve d'Ascq la liaison entre le bd de L'Ouest et le grand Boulevard. Étude des possibilités d'insertion des cyclistes : piste cyclable sur le pourtour et sur le franchissement de l'autoroute, suppression du terre-plein central de la rue Jean-Jaurès. Étude également de la liaison Hem-Forest. MA.

10 avril : copil sur le plan vélo de Lille Métropole. L'ADAV exprime le souhait que les priorités à inscrire dans le budget vélo puissent être abordées avec les élus. MA.

22 avril : cotech micro PDU Marais, Bois-Blancs, Mont-à-Camp : présentation de l'état des lieux (trafic voiture, offres de stationnement, desserte des transports en commun, itinéraires cyclables). SG

29 avril : réunion de travail sur le projet de jalonnement cyclable. L'ADAV exprime son souhait d'un plan à l'échelle de la métropole de liaisons à privilégier pour permettre les déplacements intercommunaux. LMCU préférerait privilégier un jalonnement de rabattement sur les aménagements dissociés de la voirie classique. MA.

2 mai : réunion de travail pour étudier comment offrir un cheminement sécurisé dans le carrefour République/Foch à Loos. Le projet initial de la RD 941 ne comportait qu'une voie de circulation et une bande continue à cet endroit. Il a été modifié pour faciliter le passage de la Corole, ce qui a nécessité l'implantation d'un carrefour à feux et 2 voies de circulation mais malheureusement le vélo a été « oublié ». Suite à l'interpellation de l'ADAV, lors du Copil sur le plan vélo, une solution doit être étudiée. Une piste au niveau du trottoir sera réalisée dans les 3 mois pour remédier à la situation.

UTRVA (Unité Territoriale Roubaix – Villeneuve d'Ascq)

6 février : UTRV / UC. Réunion de travail sur les projets de voirie. Villeneuve d'Ascq : projet de zone de rencontre sur la rue Saint-Sauveur, un double-sens cyclable doit y être intégré ; Croix, projet de double-sens cyclable sur la rue des Ogiers. MA.

AUTRES

AF3V

26 janvier : participation au conseil d'administration de l'AF3V à Lyon. MA.

23 mars : participation à l'AG à Paris. MA.

Cellofan

24 janvier : Échange sur le projet de Droit au vélo de réaliser un film d'animation sur la base de sa fiche-conseils à destination des enfants. SG

Club des Villes et Territoires Cyclables

19 mars : journée d'étude à Paris. Thème : diagnostiquer, prévoir, planifier. Présentation des outils de diagnostic existants par le CERTU. Chambéry Métropole (dépense de 20 € par

an et par habitant pour sa politique cyclable) a présenté son implication dans le projet By-pad, qui consiste à confronter les avis d'élus, de techniciens et d'usagers pour arriver à un consensus sur la politique cyclable menée sur un territoire, et au sujet duquel Lille Métropole souhaiterait travailler. STT.

FUB

12 janvier : participation au Comité Directeur de la FUB à Paris. MA.

20 avril : participation à l'AG à Asnières. MA, PD.

Lille-à-vélo

11 janvier : réunion pour envisager un partenariat pour la fête du vélo. SG

L'Heureux Cyclage

18 mars : rencontre avec la chargée de projet qui nous présente les différentes thématiques sur lesquelles travaille actuellement le réseau des ateliers, et notamment le potentiel de développement dans les territoires bénéficiant de la présence d'une antenne de l'ADAV. SG, STT

Sowego

11 février : Rencontre avec l'équipe qui développe ce nouveau service proposé par une filiale du groupe Oxylane (B'Twin) pour des détails de l'offre et s'appuyer sur les points de vue de l'ADAV concernant son expérience en matière de remise en selle. MA, STT.

AGENDA

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

Les ateliers de réparation :

- à Lille, toujours 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.

Samedi 1^{er} juin à Lille

Fête du vélo, sur le site de la gare Saint-Sauveur

Vendredi 7 juin à Lille, colloque régional sur la santé et l'environnement au siège de région

Mercredi 12 juin à Lille, pot d'accueil des nouveaux adhérents à la MRES 23 rue Gosselet

Lundi 17 juin à Lille, journée d'études sur l'écomobilité scolaire, en partenariat avec le GRAINE.

Jeudi 27 juin à Lille, temps de qualification sur les enjeux liés au climat avec les associations œuvrant dans le domaine de l'éducation à l'environnement et au développement durable, avec le CERDD et la MRES.

Opérations Marquage à Lille

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

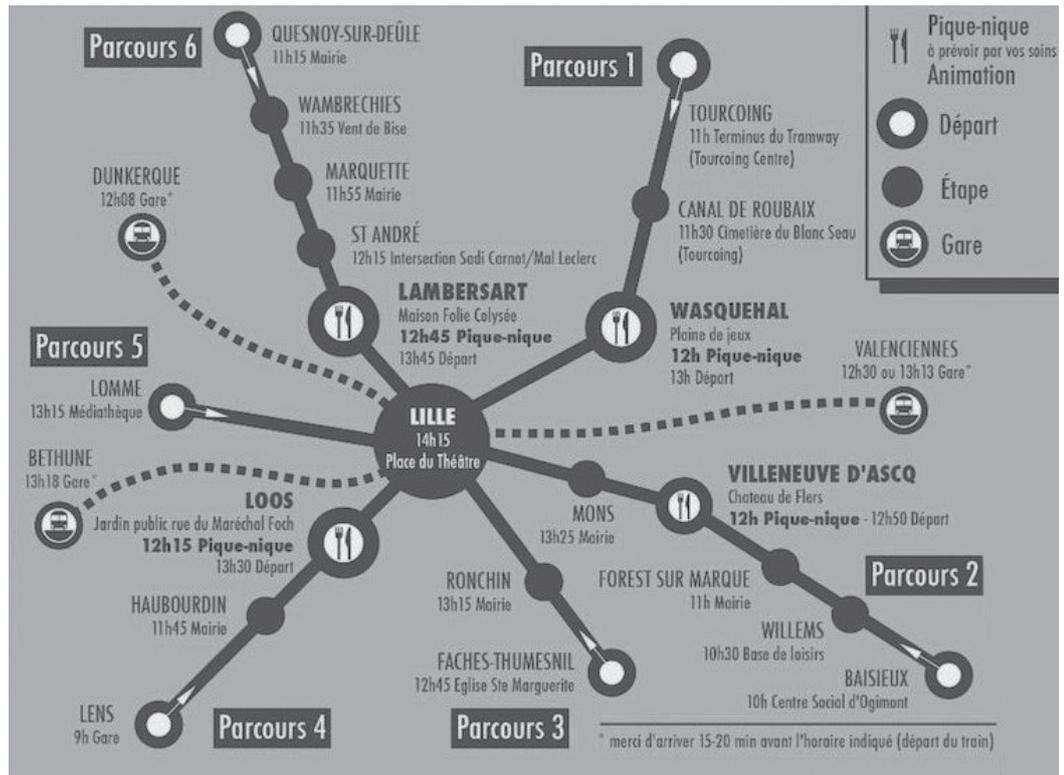
Mardi 11 juin de 15h30 à 18h30 Place des Buisseries.

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

Du 16 au 22 septembre
Semaine Européenne de la Mobilité

ACTUALITÉS

Fête du vélo – Lille Métropole – 1^{er} et 2 juin



1^{er} juin

Venez rejoindre l'une des convergences à vélo.

Venez à la broc' à vélo, des animations, spectacles, ateliers, stands d'information à la gare Saint-Sauveur de 10h à 18h

Participez à la grande parade à vélo au départ de la place du Théâtre à 14h15...

2 juin

Animations proposées à Lille et Villeneuve d'Ascq : balade, visite guidée, stands, marquage des vélos contre le vol...

Programme complet dans le tract joint et sur le site : droitauvelo.org

N'hésitez pas également à vous inscrire comme bénévole pour participer au bon déroulement de cette grande fête !

Vous ne recevez pas nos mails ?
N'hésitez pas à nous le signaler !

Les articles pour le prochain *heurOvéLO*, le n°73, doivent nous parvenir avant le 16 août



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

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 Delrué.
Rédacteur en chef : Hervé de Cagny
Maquette : Pierre Sauvage et Sébastien Torro-Tokodi.
Illustration de couverture : Laurent Libessart
Relecteurs : David Bonduelle, Hervé de Cagny, Aude Vanmansart.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Junie Beaujean, Jean-Marie Barféty, Olivier Cohen, Philippe Delrué, Élise Défossez, Laure et Jérémie Desfrennes, Frédéric Devred, Jean Dewavrin, Patrick Eillum, Sabine Geneste, Olivier Jandot, Gilles Laurent, Alain

Legrand, Bruno Macke, Cyr Piaton, Robert Rapilly, Olivier Razemon, Pierre Tittlein, Sébastien Torro-Tokodi.

Les articles parus dans l'heurOvéLO sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association Droit au vélo.

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.

