Journal dérailleur
l'heurOvélO
Sept 06
n°52

Broc'à vélo
samedi 16 sept
9-12 h
place de la liberté
ROUBAIX

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

VELOSOPHIE
Hommage à la petite reine P2

BIENVENUE
Le retour de Sébastien P2

TOURISME ET VELO
Voies vertes et véloroutes de France
Baie de Somme
Votre vélo dans le train P 4-5

TECHNIQUE
Réparer une dynamo P6

SECURITE
Le casque contreproductif P7

VIE DE L'ASSO
Comptage : + plus de vélos à Lille P 7

VILLOSOPHIE
Le cycliste haut perché P8

VELO EDUCATION
Vélo école, vélobus P9

HUMEUR
C'est la guerre
Allo vélo bobo P11

HALTE AU VOL
Attachez vos vélos ! P12

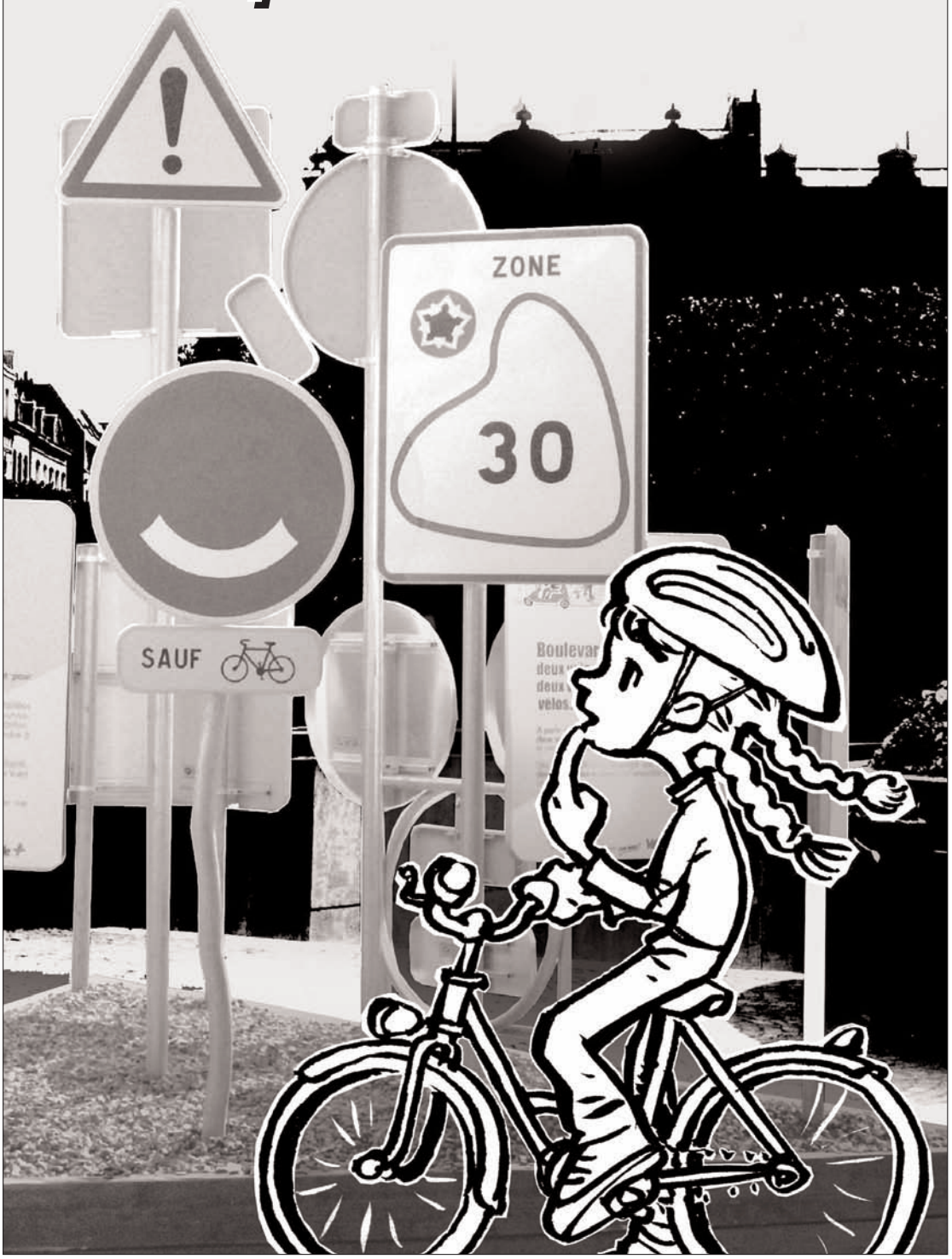
NOUVELLE
le vélo dans la tête P13

AMENAGEMENT
L'Adav y était P16

POLEMIQUE
Des vélos atomiques ? P20

Itinéraires cyclables lillois :
Secteur République, boulevard de la Liberté, rue d'Isly, pont de Tournai…

C'est pour mon avenir !



V E L O S O P H I E

Hommage à la petite reine

Oui, les cyclistes sont des incompris. Et pourtant ! Il suffit d'enjamber une bicyclette et la magie opère. Ca y est, au premier tour de pédale, vous vous sentez déjà plus libre.
Une fois l'équilibre assuré, la simplicité du mouvement à accomplir pour avancer, ce coup de pédalage qui vous propulse en avant vous emmène silencieusement vers de nouvelles aventures. Si silencieusement que vous ne pouvez plus ignorer le chant des oiseaux.

L'absence de climatisation vous permet aussi d'apprécier, s'il n'y pas trop de circulation automobile, le parfum de la végétation.

Avec l'entraînement, les distances s'amenuisent. Utilisée régulièrement, (pour aller au travail, par exemple), la bicyclette vous permet d'effectuer un exercice physique bénéfique pour votre santé. Parfois, une pluie mesquine s'abat. Changement de stratégie : il faut se couvrir avec des vêtements de pluie pour s'apercevoir que les intempéries ne sont qu'une barrière psychologique très facile à franchir surtout si les vêtements sont de qualité. De plus, en moyenne, il ne pleut que 6 % du temps. Dans l'adversité, face au vent ou à la pluie, vous vous renforcez.

Le vélo vous permet de lutter contre votre propre fainéantise. A tel point que certains automobilistes ou votre entourage sont capables de vous croire courageux ! En fait, c'est un choix économique ou un sens aigu des responsabilités (parfois les deux) qui dicte le comportement des usagers des modes de transport alternatifs à la voiture et au transport aérien.

Pas loin du paradis !

Parfois, des morceaux de verres, ignobles petits démons, vous stoppent en plein rêve et vous ramènent à la réalité. Non, nous ne sommes pas encore au paradis. Si vous n'êtes pas en mesure de vous dépanner seul, il vous faudra trouver une âme charitable pour le faire. L'occasion d'une nouvelle rencontre ou de faire appel à vos amis. C'est dans le besoin que l'on reconnaît ses amis (ne comptez pas trop sur moi). Ce contretemps vous rappelle qu'un cycliste doit toujours rester humble. L'occasion aussi de vous dire qu'il existe dans le commerce des pneus de qualité supérieure : renseignez vous auprès des vélocistes, ces magiciens toujours prêts à vous rendre service et dont la liste figure dans ce journal.

Pédaler vous rend philosophe. Le temps n'a plus la même importance. Le déplacement prend autant d'importance que la destination. Vous vous dépensez, sans dépenser, tout en prenant le temps de penser.

Voleurs de bonheur

Autre mésaventure bien plus désagréable : être victime d'un vol. Les voleurs de vélos sont des voleurs de bonheur ! A vous d'accrocher correctement votre bonheur. Les règles à respecter ont déjà été écrites moult fois dans l'Heurovélo, je ne les répéterai pas.

Autre incident possible : gêné par la présence de votre écarteur de danger, installé en raison du manque d'aménagements cyclables, un automobiliste a dû ralentir et vous fait part de son mécontentement (suivant les circonstances : regard de travers, klaxon ou insultes) durant le dépassement. Dans un esprit d'apaisement, vous ne répondez pas et songez : *«Le monde est rempli de malheureux qui ne connaissent pas leur bonheur.»* Dicton que j'ai désormais modifié : *«Le monde est rempli d'automobilistes qui n'ont pas encore saisi l'intérêt du vélo.»*

Le vélo est aussi un outil pour la préservation de l'environnement et des ressources énergétiques, et chaque cycliste un ouvrier patient et vertueux qu'encouragent et remercient silencieusement, mais vous ne les percevez peut-être pas, des millions d'individus. Ce sont les générations futures !

Le vélo, par son faible coût à l'achat et à l'entretien, n'est pas facteur de discrimination sociale. Je n'en dirais pas autant de la voiture.

Non-violents

Malgré la diversité des modèles, les cyclistes se respectent. L'intimidation n'existe pas. Ce n'est pas parce qu'un cycliste aura un vélo plus gros qu'un autre qu'il ne respectera pas une priorité. L'absence de carrosserie et la nécessité de garder l'équilibre vous rendent non-violents.

L'absence de moteur modère votre vitesse. Dépourvu d'habitacle, il ne vous isole pas dans votre petit monde mais vous permet d'aborder et d'être abordé à tout moment, d'entrer facilement en relation avec votre entourage immédiat pourvu que celui-ci se déplace à une vitesse raisonnable. Toutes ces absences se transforment en avantages dont le plus grand est celui de rester humain dans le sens le plus noble (c'est normal pour la petite reine) du terme. Les vélos urbains sont appréciés pour leur côté pratique, les vélos de course pour leur légèreté et leur nervosité, les vélos couchés pour leurs performances et la position aérodynamique qu'ils procurent, les vélos tout terrain pour leur solidité et donc leur capacité à évoluer dans des milieux différents, les vélos pliants par leur capacité à se faire tout petits au point qu'on pourrait presque les oublier ! En conclusion, il existe certainement un modèle qui vous convient.

Le déplacement prend autant d'importance que la destination. Vous vous dépensez, sans dépenser, tout en prenant le temps de penser.

Le vélo est donc l'un des modes de transports efficaces pour passer de l'idée à l'acte du développement durable, de l'égoïsme à la solidarité, de l'inaction à l'action, de la pollution au respect de l'environnement, de la violence à la non-violence. Vivement que nous soyons plus nombreux à l'utiliser !

(Texte rédigé à la demande de ma maman qui trouve que je suis trop anti-voiture. Je peux difficilement le contester.)

Le Dark Vador de l'ADAV

B I E N V E N U E

Jamais deux sans trois…

C'est par message électronique que me sera parvenue la nouvelle tant attendue, et quoi de plus surprenant à 1500 km de là…

J'allais pouvoir rejoindre la petite équipe des salariés permanents formée par Fanny et Michel !
Et quitter ma nouvelle terre d'adoption, sur laquelle j'avais débarqué un an et demi auparavant, la Hongrie, pour retrouver les activités palpitantes de la capitale des Flandres. J'étais bien curieux de découvrir ce monde de l'autre côté de la caméra – l'ADAV m'avait déjà fait une première fois confiance en acceptant ma candidature comme administrateur et comme correspondant local de Wazemmes.

Ilona devra encore attendre quelques mois avant de pouvoir voir la route du guidon de papa ou de maman

C'est chose faite depuis mai. Ma mission, que j'ai acceptée avec grand plaisir, va être entre autres de développer le volet animation de l'association, et faire en sorte que notre représentativité soit encore plus massive. À partir de cette rentrée scolaire, je suis chargé d'accompagner les écoles dans l'élaboration de ramassages scolaires à vélo (voir l'article ***"Des lignes de vélobus dans le Nord -Pas de Calais"***). Et bien sûr les tâches de secrétariat et l'animation plus générale de la vie associative. Ou comment allier l'utile à l'agréable, à savoir travailler en se faisant plaisir, et se faire plaisir en travaillant ! Voilà, c'est dit. Et le titre de cet article fait bien entendu aussi référence à la naissance de ma fille, Ilona, petite franco-hongroise née le 18 août 2006... qui devra encore attendre quelques mois avant de pouvoir voir la route du guidon de papa ou de maman.

Sébastien Torro-Tokodi

E D I T O R I A L

Droit de réponse

Quelques réalisations récentes favorables aux cyclistes ont suscité dans la presse et ailleurs de nombreuses réticences et l'on a pu lire les propos sui-vants : **«Pourquoi donc des bandes cyclables puisqu'il n'y a pratiquement pas de vélos ?** ***(à propos de la suppression d'une voie de circulation automobile au pont de Tournai à Lille)*** **», «De toute façon, les gens vont se garer dessus, il vaudrait mieux rajouter une file de stationnement (bandes cyclables rue d'Isly)», «C'est beaucoup trop étroit, donc c'est dangereux (contresens rue Sainte-Marguerite à Arras)».**
Qu'allons-nous entendre alors au sujet du réaménagement du boulevard de la Liberté et du secteur République à Lille, qui fait la part belle aux circulations douces ?
A chaque fois, l'ADAV use largement de son droit de réponse pour expliquer quand c'est le cas le bien-fondé de certaines décisions courageuses, démonter des arguments erronés, expliquer les bénéfices que tous pourront retirer d'une ville plus cyclable.

La communauté du vélo formant encore une minorité, certes éclairée, que cela ne dispense pas chacun d'entre nous d'exprimer vigoureusement dans sa commune ou dans les médias sa satisfaction ou son indignation sur la situation faite aux cyclistes ici ou là.
Vous remarquerez dans ce numéro le volume important pris par la rubrique «L'ADAV y était». Elle reflète le travail de plus en plus considérable accompli par nos salariés et nos correspondants locaux, le dynamisme de notre association et sa reconnaissance croissante par les organismes publics. Grâce à eux, grâce à vous, de nombreuses réalisations concrètes ont vu le jour à Arras, Lomme, Lille, etc., et nous attendons beaucoup des Groupes Travail Vélo naissants à Béthune, Valenciennes, Faches-Thumesnil, Marcq-en-Barœul…
On le voit : beaucoup est fait et beaucoup reste à faire pour que rouler en ville à vélo soit ou devienne, cheveux au vent, un plaisir.

Benoît Cousin

C O U P A B L E !

Je plaide coupable…

Je plaide coupable parce que je n'ai pas su convaincre mes frères, sœurs, nièces et neveux, oncles et tantes, mon entourage professionnel de la nécessité d'utiliser le vélo ou les transports en commun pour mieux respecter l'environnement.

Je plaide coupable parce que je n'ai pas su convaincre les élus et techniciens de la nécessité de donner une véritable place à la bicyclette en temps que mode de transport.

Je plaide coupable de ne pas avoir porté assez d'attention aux cyclistes qui ne roulent pas avec des vélos hollandais. A ma décharge, ceux-ci ne portaient généralement pas beaucoup d'attention à l'état de leur bicyclette.

Je plaide coupable parce que je n'ai pas réussi à persuader certains cyclistes d'accrocher correctement leur vélo avec un antivol de qualité.

Je plaide coupable de harcèlements envers les cyclistes que j'ai interpellés dans un style un peu trop direct. Parfois, certains roulaient avec des pneus sous-gonflés. Dans ces cas, j'espère que le jury y verra des circonstances atténuantes.

Je plaide coupable d'un manque flagrant d'efficacité : toutes les personnes que j'ai abordées n'ont pas adhéré à l'association. Si cela avait été le cas, nous serions très nombreux !

Je plaide coupable d'avoir équipé des bicyclettes d'écarteurs de danger commandés à distance à l'aide d'un câble de dérailleur.

Je plaide coupable d'avoir emmené des personnes en Hollande pour qu'elles puissent y acheter un vélo d'occasion, ceci dans le but de les faire adhérer à l'ADAV et, aussi, de les sensibiliser sur la nécessité de protéger son vélo contre le vol. (Une journée complète dans les trains avec, comme guide, le vice-président chargé des relations avec les adhérents ne vous laisse pas de bons souvenirs !) Cela leur permet de constater que les vélos hollandais, même d'occasion, ont un coût et de découvrir qu'aux Pays-Bas la continuité des aménagements cyclables n'est pas une légende et que certains élus ou techniciens urbains de France devraient s'en inspirer. Je ne vous parle pas des contresens cyclables installés dans quasiment toutes les rues à sens unique.

Je plaide coupable parce qu'il m'arrive encore de me déplacer en voiture même si, depuis plus de dix ans, le kilométrage parcouru avec mon véhicule personnel (à la casse depuis le 10 mai 2006) variait entre 150 et 300 km par an et que son usage se limitait essentiellement aux transport de vélos ou d'objets encombrants ou à un état de santé défaillant. (Il faut vraiment être malade pour se déplacer en auto.)

Je plaide coupable de non-assistance à planète en danger. Je m'en remets à votre jugement.

Le Dark Vador de l'ADAV

Un lien trop vite fait !

Lors de discussions familiales, il m'arrive de rencontrer des farouches défenseurs de l'automobile. Je viens de m'apercevoir que j'omettais de leur présenter le numéro 181 de Science & Vie Junior (octobre 2004) avec l'excellent article :* «Comment la voiture pourrit le monde» *et de leur poser par la suite, la question suivante :* «Rêvez- vous d'un monde pourri ?» *Reste à savoir si ce qu'un enfant est capable de comprendre, un adulte peut l'admettre ?
D'accord, je l'avoue, tous les automobilistes ne rêvent pas d'un monde pourri mais bien peu cherchent à réduire leur utilisation de la voiture et il y a de plus en plus d'automobiles en circulation.
Difficile de croire que la situation va s'améliorer.
Merci Thibault !

Mise en garde

***C'est l'histoire d'automobilistes peu fortunés qui se présentent devant les assureurs, les banquiers (pour solliciter un prêt pour acheter une voiture), les concessionnaires, les stations-services et qui disent :* «Vous savez, nous n'avons pas beaucoup d'argent», *et leurs interlocuteurs, très poliment leur répondent :* «Ce n'est pas grave, nous vous le prendrons quand même.»**

Jean Dewavrin

L'entreprise (encore publique) qui achemine le courrier n'utilise plus seulement le vélo comme moyen de porter ses colis, mais aussi comme un argument de vente… les mentalités commencent à changer !

Sébastien Torro-Tokodi

TOURISME ET VELO

L'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) vient d'éditer le

Guide touristique des Véloroutes et Voies Vertes de France

Ce guide reprend, sous forme synthétique, les informations disponibles sur le remarquable site Internet www.af3v.org.

On y retrouve, classés par régions et départements, les descriptifs de plus de 150 itinéraires sécurisés (totalisant plus de 6000 km) pour cyclistes, piétons, rollers et personnes en fauteuil ; y sont notamment mentionnés pour chacun la qualité du revêtement, les possibilités d'accès en train ou bus, l'existence de cartes ou topoguides et les bonnes adresses.

On constatera à la lecture que, malgré un potentiel considérable en voies fluviales et anciennes voies ferrées, notre région a pris un grand retard dans ce type d'aménagements, tant en quantité qu'en qualité ; l'exemple bourguignon est à cet égard édifiant.

Rappelons à ce propos qu'un TGV quotidien relie Lille et Dijon en moins de trois heures et qu'il dispose d'un compartiment vélos (réservation obligatoire, prix 10 Eur).

Le Guide touristique des Véloroutes et Voies Vertes de France a obtenu un Trophée du Vélo 2006 attribué par le Comité de Promotion du Vélo. Son prix de vente est de 6 Eur ; il est disponible à l'ADAV, 23 rue Gosselet à Lille.

Benoît C

journée nationale des voies vertes le 24 septembre, voir agenda p.20

La véloroute est un itinéraire cyclable sécurisé, linéaire, continu et jalonné qui emprunte des petites routes tranquilles et des voies vertes.
La voie verte est un aménagement polyvalent en site propre (séparé de la circulation), destiné aux usagers non motorisés : piétons, cyclistes, rollers, personnes en fauteuil et, dans certaines conditions, cavaliers.

Coup de cœur en Baie de Somme

Tout comme il existe des arbres remarquables, il existe des pistes cyclables remarquables. Avec son réseau de 70 km de pistes cyclables, le Plan Vélo Côte Picarde s'inscrit dans une double démarche :

- Européenne : «Euro Vélo»
- Nationale : «Schéma National de Véloroutes»

C'est depuis deux ans que je redécouvre en effet la Baie de Somme, destination qui a la cote auprès des oiseaux d'Europe (ceux qui peuvent vous parler pendant une heure de l'oie cendrée préfèrent le terme : oiseaux du paléarctique occidental), et donc de pas mal de fondus de nature qui viennent sur ce petit bout de littoral se ressourcer le temps d'une balade ou d'une observation.

Des pistes de qualité

Ceci explique sans aucun doute la raison pour laquelle le syndicat mixte pour l'aménagement de la côte picarde et le comité Départemental du tourisme de la Somme ont créé ces pistes de qualité, en suivant les principes du développement durable.

Vous pourrez ainsi les découvrir en allant de Quend à Conteville, en passant par le Crotoy, St Valéry sur Somme (immanquable), le Hourdel (incontournable) et jusqu'à Abbeville si vous êtes en forme. De la baie aux petits villages, vous serez agréablement surpris de pédaler au milieu de haies champêtres, de traverser des ponts en bois, de sillonner les bas champs, saluer les nombreux Hensons (races de chevaux typiques) et moutons des prés salés, de frôler les marées, de déboucher sur des panoramas où le ciel et la mer vous montrent leurs divines nuances… sablonneuses et/ou marécageuses.

De plus, tout au long de votre itinéraire, des panneaux d'informations ont été posés pour faciliter l'accès aux autres circuits (aux noms ornithologiques : du Vanneau, du Gravelot, de la Mésange…) et aux sites à découvrir.

Enfin, le label *«Côte picarde»* vous assure des voies adaptées au cyclotourisme et regroupe un réseau d'hébergements, restaurants, lieux de visites, et loueurs de cycles.

Alors enfourchez vos bicyclettes (et vos jumelles) le plus tôt possible et rendez-vous en Baie !

Stéphane DEVILLERS

Pédaler et saluer les nombreux Hensons des prés salés …

Source : www.baiedesomme.org

TRAIN + VELO

Emporter son vélo dans le train

Vous voyagez en train et vous souhaitez emporter votre vélo, pour des vacances itinérantes ou un déplacement professionnel ? Ce désir apparemment bien innocent va vous conduire au cœur du maquis réglementaire que la SNCF a conçu pour vous en faire passer l'envie !

N.B. Ce qui suit ne concerne pas les vélos pliants (du type Brompton) qui sont en principe considérés comme des bagages à main et dont l'embarquement ne devrait pas poser de problème, mais qui sont peu adaptés aux longues randonnées.

Trains régionaux

Essayons d'y voir clair en commençant par le plus simple : le transport des vélos non démontés dans les TER de la région Nord-Pas-de-Calais (et de nombreuses autres régions) est **gratuit.**

Exception : l'accès des vélos à certains TER à grande vitesse (TER-GV) est payant : consulter l'article *«transport des vélos dans les TER-GV»* sur **www.droitauvelo.org.**

Grandes Lignes et TGV

Abordons le cas des TGV et trains Grandes Lignes, et supposons pour commencer que vous souhaitiez voyager avec **votre vélo non démonté** dans un train pourvu d'un local aménagé à cet effet.

Où trouver l'information ? Elle ne figure pas sur les petites fiches horaires, et sur le guide TGV-Nord, l'offre-vélo n' est mentionnée que pour les liaisons TGV entre Paris et la région Nord-Pas-de-Calais.

Les renseignements proposés à partir du site www.velo.sncf.com, à l'image de ceux figurant sur le dépliant Train+Vélo étant toujours très incomplets, on pourra patiemment chercher sur l'inénarrable site www.voyages-sncf.com, d'une lenteur et d'une convivialité désespérantes ; un pictogramme vélo indique les trains acceptant les vélos avec, selon le cas, l'infobulle transport de vélo ou transport de vélo payant. En fait, les meilleurs renseignements et correspondances horaires pour qui veut voyager avec son vélo en France (hors TGV) et en Europe seront obtenus sur le site des chemins de fer allemands www.bahn.de.

Bref panorama de l'offre disponible pour les nordistes :

Tous les trains Corail Maubeuge - Paris et Boulogne - Paris acceptent **gratuitement** les vélos.

Pour les trains suivants, le transport du vélo est **payant** (10 Eur) et il faut réserver. Dans les TGV, il y a quatre places par rame (voitures 8 et 18) :

- la plupart des TGV Lille-Paris ;
- tous les TGV Arras-Paris, Valenciennes-Paris, Dunkerque-Paris, Boulogne-Paris et Calais-Paris (sauf les Eurostar) ;
- de nombreux TGV Atlantique : Lille-Rennes (-Quimper), Lille-Nantes (-Le Croisic), Lille-Poitiers-Bordeaux-(Toulouse ou Hendaye) ;
- le TGV Lille-Besançon (pas tous les jours) ;
- le train de nuit 4208 Corail Lunéa Lille-Nice.

Aucun TGV au départ de Lille vers le Sud-Est n'accepte encore les vélos non démontés, ni aucun TGV au départ de Bruxelles vers la France !

Une possibilité intéressante est de se rendre à Namur depuis Lille (un train chaque heure, vélos admis, s'adresser au contrôleur), puis d'emprunter le train quotidien Eurocity EC 97 Bruxelles-Zürich (vélos admis sur réservation) ; on peut ainsi rejoindre Metz, Strasbourg, Mulhouse, Bâle...

Malgré tout, il faut continuer à déplorer que :

Aucun TGV au départ de Lille vers le Sud-Est n'accepte encore les vélos non démontés, ni aucun TGV au départ de Bruxelles vers la France (au grand désespoir de nos amis belges !)

Il est toujours impossible de réserver sur Internet une place pour sa petite reine, et pas davantage dans les distributeurs automatiques.

Eurostar et Thalys

Seuls les vélos pliables sous housse sont tolérés à bord du Thalys. Les vélos sous housse avec roues démontées sont acceptés comme bagages à main dans les casiers à bagages des Eurostar. Il est aussi possible avec Eurostar d'expédier un vélo en bagage enregistré (coût : 30 Eur).

Expédier son vélo ?

Supposons maintenant que le TGV ou le train Grandes Lignes que vous souhaitez emprunter ne dispose pas, et c'est malheureusement trop souvent le cas, d'un compartiment vélos. Que faire ?

Vous pourriez envisager de faire appel au Service Bagages de la SNCF (SERNAM) ; nous déconseillons fortement cette solution pour quatre raisons :

- les tarifs insensés (39 ou 49 Eur) ;
- les délais trop longs et le manque de fiabilité (retards fréquents) ;
- le tarif de base (39 Eur) concerne le transport d'agence SERNAM à agence SERNAM : or ces centres sont peu nombreux et souvent éloignés des gares (par exemple à Lille) ; quant au tarif de 49 Eur (de porte à porte ou de gare à gare), les délais sont encore plus longs ;
- enfin, les plages horaires d'ouverture des agences SERNAM ou des services bagages dans les gares sont trop restreintes.

Cela fait d'ailleurs de nombreuses années que, par sa politique tarifaire et l'insuffisance du service rendu, la SNCF semble vouloir se débarrasser de l'activité «bagages enregistrés».

Emballer son vélo

L'autre solution consiste à emballer son vélo :

«Votre vélo, préalablement démonté et rangé sous housse (dimension maximale 120 x 90 cm), voyage gratuitement, en TGV et Corail de jour dans les espaces bagages»

Cela, c'est la propagande officielle, qui ajoute trompeusement qu'il suffit de démonter la roue avant.

Allons voir dans un magasin de sports ; la plupart des modèles de housses en vente sont :

- chers ;
- aux dimensions SNCF, c'est-à-dire 1,20 x 0,90 m ; autrement dit, seul un vélo «de course» peut s'y glisser en ne démontant que la roue avant : il faudra donc le plus souvent enlever les deux roues, démonter garde-boue, porte-bagages, etc.
- lourds et encombrants : pas très agréable de voyager avec ce paquet supplémentaire, ni de grimper les côtes ou les cols avec du lest !

Par ailleurs, votre vélo (démonté) sous housse doit en principe être placé dans les casiers à bagages situés en bout de voiture. Si c'est le cas, il sera probablement vite recouvert à votre insu d'une ou deux valises de 30 kilos !... Et vous le récupérerez vraiment en pièces détachées ! Donc, ne jamais mettre votre vélo dans ces casiers.

Comment faire ?

La solution consiste à acheter une housse plus fine destinée à protéger les vélos des intempéries plutôt qu'à les emballer. Très légère, peu volumineuse, bon marché, et plus grande (environ 1,50 x 1m), on peut si l'on veut y rajouter un zip ou des oeillets pour la fermeture, ou même bricoler soi-même l'ensemble avec une bâche ou un drap. Votre vélo y rentrera alors sans problème en n'enlevant que la roue avant (vous l'attacherez au tube horizontal du cadre), ce qui donnera à votre colis l'aspect réglementaire. Mais où mettre le vélo, puisqu'il ne rentre pas dans les casiers à bagages ? Réponse : debout dans le couloir à côté desdits casiers. Au contrôleur suspicieux (nous n'en avons jamais croisé muni d'un double-mètre !), vous pourrez répondre que ceux-ci sont pleins (c'est pratiquement toujours le cas), et vous n'aurez pas d'histoire. Arrangez-vous pour surveiller du coin de l'oeil votre précieux bagage, surtout aux arrêts en gare, et, au besoin, donnez un coup de main aux voyageurs dont vous gênez l'accès aux casiers.

Ouf ! Vous voilà arrivés ! Bonne route !

Benoît C

La Sécurité routière a profité du Tour de France 2006 pour inciter les cyclistes à porter un casque en rappelant que le port du casque diminue de 85% le risque de traumatisme crânien. Rappelons ici que le nombre de cyclistes tués a été divisé par 4 depuis 1970 mais a progressé de 0,6% en 2005 (180 morts et 4500 blessés).
L'ADAV et la FUBicy sont contre l'obligation de porter un casque car cette disposition tendrait à faire croire que le vélo est dangereux alors que

les cyclistes sont la catégorie la moins victime de la violence routière

et que les accidents des cyclistes sont dus essentiellement au non-respect des règles de conduite des automobilistes (vitesse, inattention, non-respect des distances de sécurité).
Soit le port du casque est obligatoire pour tous les usagers de la route : automobilistes, piétons, etc., soit il ne l'est pour personne.
www.fubicy.org/securite-routiere/casque/index.html

Excellent dossier dans le journal «Politis» (numéro du 27 juillet au 30 août) sur la bicyclette, intitulé «Viva la vélorution».
Seize pages bourrées d'info sur toutes les facettes du vélo comme mode de vie, transport au quotidien, santé, code de la rue, Chine, tourisme.
Rien sur la région malheureusement (Lille n'est même pas citée dans les villes françaises au top).
Si vous ne le trouvez pas ou plus en kiosque, il est en lecture au local de l'association.

Yves Maerten

TECHNIQUE

Comment réparer l'éclairage d'une bicyclette équipée d'un éclairage standard à dynamo ?

(Le courant produit étant de type alternatif, il s'agit en fait d'un alternateur.)

1 **Tester les ampoules** à l'aide d'une pile de 4,5 volts en disposant une lamelle en contact avec le culot de l'ampoule, l'autre lamelle devant rester en contact avec la partie filetée de l'ampoule. Attention, il ne faut pas toucher directement avec les doigts la partie en verre des ampoules halogènes. Dans ce cas, utiliser un chiffon propre. Vérifier également que l'ampoule utilisée correspond au modèle standard : une ampoule de 6 volts 2,4 watts à l'avant, une ampoule de 6 volts 0,6 watts à l'arrière. Si l'éclairage arrière est assuré par un système autonome à piles intégré dans le phare arrière, l'ampoule avant doit être du type 6 volts 3 watts.

En cas d'échec : les ateliers ADAV le premier samedi du mois.

2 **Tester les fils (ou le fil et le retour de masse)** alimentant les ampoules en procédant de la manière suivante. Débrancher le ou les fils de la dynamo. Maintenir une lamelle en contact avec les fils assurant le retour du courant (ou la masse de la dynamo) et les fils alimentant les ampoules avec l'autre lamelle. Si les deux ampoules s'allument, le défaut provient probablement de la dynamo. Si l'une des ampoules ne s'allume pas, c'est soit que le fil d'alimentation est coupé, soit que le retour par la masse ne se fait pas (ou le fil destiné à cet usage est coupé), soit qu'il y a un mauvais contact dans le phare. Si aucune des ampoules ne fonctionne, cela peut être dû également à un défaut d'isolation du fil devant alimenter l'une des lampes et la masse, soit à un mauvais contact au niveau de la masse de la dynamo et le cadre ou la fourche de vélo. Pour détecter les pannes, la technique visant à remplacer par un câble provisoire le retour de masse ou le fil alimentant l'ampoule s'avère souvent efficace.

3 **En cas d'échec,** vous pouvez soit prendre rendez-vous avec l'un des réparateurs de vélo dont la liste figure dans le journal, soit vous rendre à l'un des ateliers vélo organisés par l'ADAV le premier samedi du mois. Prière de s'inscrire à l'adresse :
atelier- ADAV @ no-log.org

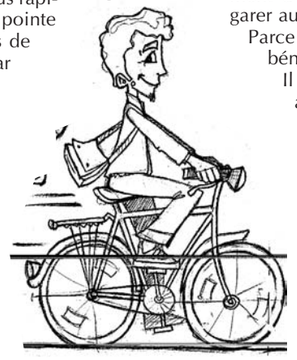
Jean D

CONVICTION

Pourquoi est-il plus judicieux de se déplacer en ville à vélo?

Parce que c'est un moyen de transport souple, fiable, rapide…
Souple car il ne nécessite pas d'infrastructure lourde, contrairement aux tramways, métros et bien sûr aux autoroutes urbaines.
Fiable car il n'y a jamais de grève de vélo, et simple à entretenir.
Rapide car les temps d'attente, marches vers les arrêts ou stations des transports en commun sont inexistants, et bien plus rapide que la voiture aux heures de pointe (c'est à dire au moment où le plus de monde a besoin de se déplacer), car il se faufile dans les encombrements.
Parce que c'est un moyen de transport propre et bon marché...
Le vélo n'entraîne aucune pollution directe (pas de pot d'échappement ni de bruit) ni indirecte: pas de production d'électricité nécessaire, donc ni déchets nucléaires ni rejets de dioxyde de carbone, contrairement au métro ou tramway.

Un seul argument pour préférer le vélo à la voiture : le prix du pétrole !



Il est très bon marché : à l'achat, à l'utilisation et à l'entretien, contrairement à la voiture.
Parce que c'est un moyen de transport peu encombrant, facile à garer...
Combien d'automobilistes circulent seuls dans leur véhicule ? Le vélo est bien moins encombrant pour le même résultat. Il est ainsi beaucoup plus facile à stationner et ne nécessite pas de lourdes installations de parkings souterrains. Il permet également à beaucoup plus de monde de se garer au même endroit.
Parce que c'est un moyen de transport bénéfique pour la santé de tous...
Il permet de supprimer la pollution atmosphérique liée à l'anarchie automobile: véhicules polluant inutilement l'air à l'arrêt, et polluant pendant leurs déplacements.
Il entretient la santé de ceux qui l'utilisent régulièrement.
Vous l'aurez compris, il n'y a qu'un seul argument pour préférer le vélo à la voiture : le prix du pétrole !

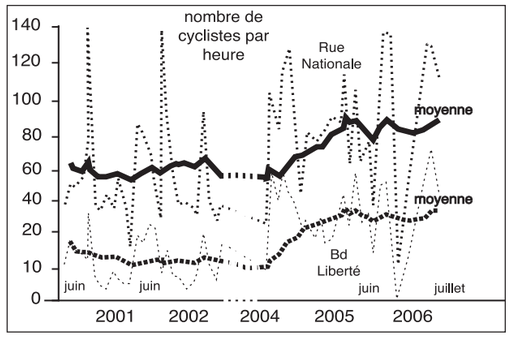
Pierre-Antoine Raux

VIE DE L'ASSO

Comptages

Depuis mai, l'ADAV a repris les comptages réguliers de vélos.

Tous les premiers mercredis du mois à Lille, postés au croisement de la rue Nationale et du boulevard de la Liberté, des unités d'au moins deux personnes notent chaque cycliste qu'ils voient traverser une ligne imaginaire qui court d'un trottoir à l'autre. Deux heures durant, l'œil aux aguets, ils scrutent à tour de rôle dans le cortège qui s'ébranle à chaque feu passé au vert les vélos qui pourraient s'immiscer dans le trafic. Le sport devient plus difficile à mesure que la pratique du vélo augmente : c'est sans doute sur cet axe-là qu'elle est la plus flagrante.
Les chiffres retenus à chacune des sessions sont ensuite rentrés dans une base de données qui nous permet de les confronter à ceux concernant les automobiles fournis par la Communauté Urbaine.
Sur ce graphique qui schématise par une courbe les cyclistes comptés un mercredi par mois de juin 1999 à juillet 2006, on se rend compte en un clin d'œil de l'augmentation lente mais néanmoins constante de l'usage de la bicyclette sur cet axe :



Une augmentation constante du vélo sur les axes Liberté Nationale

Vos disponibilités et vos propositions pour d'autres zones sont les bienvenues.

Le trou correspond à une suspension de l'activité entre juillet 2002 et février 2004. À partir de septembre, l'ADAV souhaite élargir son champ d'action en proposant des comptages sur d'autres axes. Commencé dès le mois de juillet, un comptage va être régulièrement assuré tous les deuxièmes jeudis du mois sur le pont de Tournai, le matin de 7h45 à 8h45. Il a été engagé suite à une polémique qui a éclaté cet été dans la ***Voix du Nord*** et qui posait que l'aménagement des bandes cyclables ne se justifiait pas du fait du peu de cyclistes qui l'empruntent. Nous nous sommes rendus sur place pour voir que les chiffres observés par les automobilistes regroupaient en une journée ce que la réalité nous donnait d'observer en une heure, et dans un seul sens (30 cyclistes comptés dans chaque sens en une heure au lieu des 20 sur une journée comme l'avait avancé un lecteur automobiliste).
Les prochains chantiers concernent le pont Le-Corbusier à Lille, les contresens cyclables de Roubaix et Tourcoing, et certaines rues à Villeneuve d'Ascq.

Sébastien Torro-Tokodi

LOOS

Le concret arrive…

En dépit de difficultés pour réaliser des réunions régulières de la commission vélo comportant comme il se doit les élus, les usagers, et les techniciens de la communauté urbaine, les choses avancent pour le vélo dans la ville de Loos :

> l'installation de 20 arceaux cyclables devant les principaux lieux publics est décidée pour 2007, les premiers contresens cyclables ont été étudiés par la communauté urbaine et validés par la Mairie : rue Mirabeau et Brossolette, rue Bracke Desrousseaux , rue Notre Dame de Grâce, rue Edouard-Lalo et leur création est prévue pour 2008.

> Le contresens de la rue Gambetta et du début de la rue du Bazinghien est à l'étude.

>Le «gros morceau», à savoir l'axe principal constitué par les rues du Maréchal-Foch et Georges-Potié n'a pas encore été abordé (beaucoup d'enjeux…), ce sera notre objectif pour les mois à venir ainsi que les différentes connexions avec la LINO (liaison intercommunale) qui arrivera d'ici quelques années et comportera une piste cyclable.

Pascal Coquerelle

VU DU PLAT PAYS

Le casque est contre-productif

(article paru dans le numéro de juillet/août du VogelVrijeFietser, revue du Fietsersbond).

L'obligation de port du casque ne diminue pas les blessures à la tête, mais contribue bien à une diminution phénoménale du nombre de cyclistes.
C'est ce qui ressort d'une étude dirigée par la statisticienne Dorothy Robinson, publiée dans l'édition de mars 2006 du British Medical Journal. Le chercheur a analysé les effets de l'obligation de port du casque imposée en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Canada.
Elle nous apprend que le nombre de blessures à la tête avait déjà fortement diminué avant l'arrivée de la loi. Après la mise en place de cette mesure, le nombre de blessures a encore baissé, mais un peu seulement. Ce qui correspond aussi à la baisse du nombre de cyclistes.
Cette loi est d'après elle contre-productive. Dans les études qui sont généralement menées pour rendre compte des effets du port du casque, on oublie souvent de mentionner que faire du vélo est bon pour la santé. Les cyclistes sans casque ont une espérance de vie plus importante que les gens qui ne font pas de vélo. Selon elle, l'amélioration de la sécurité routière par des aménagements cyclables ou des campagnes contre l'alcool au volant ont bien plus d'effets positifs.

Communiqué par Sébastien T

ROUBAIX

Broc' et Semaine de la Mobilité

Cette année, à l'occasion de la Semaine de la Mobilité, du 16 au 22 septembre, la ville de Roubaix a décidé de mettre l'accent sur le vélo comme mode de déplacement alternatif. Elle a demandé à l'ADAV d'organiser une brocante à vélos le samedi 16 matin. Dans un souci de décentraliser nos activités à d'autres villes de la Commu-nauté Urbaine, nous avons répondu présents à l'appel.
La Ville mettra à notre disposition des tables, des tentes en cas d'intempéries, et un accès à l'électricité pour faire fonctionner la machine à marquer les vélos contre le vol. Le tout aura lieu sur la Place de la Liberté, non loin du terminus des trams.
Le 22 septembre en fin de journée, un débat aura lieu à la mairie de Roubaix sur le thème: **la santé et le vélo.**
Les bonnes volontés sont appelées à se manifester pour communiquer l'événement auprès de leurs proches et sur les places publiques.

Sébastien T

Le Conseil d'Etat a rejeté la demande de l'association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides (APIVIR) qui espérait obtenir des constructeurs de bagnoles qu'ils cessent de construire des engins qui peuvent rouler parfois jusqu'à 250 km/h alors que la vitesse maximum autorisée en France est de 130 km/h.
(www.apivir.org)

Un sondage de la Commission européenne souligne que 59% des Français se déclarent prêts à utiliser moins souvent leur voiture si le prix du carburant augmente.
Dans cette hypothèse hautement improbable, 20% de ces 59% enfourcheraient un vélo (66% aux Pays-Bas et 2% en Espagne).

11 litres d'essence pour parcourir 100 km, c'est la moyenne de consommation des véhicules américains en 2005.
Sans commentaires....

Les élèves-ingénieurs de l'école des Hautes Etudes d'Ingénieurs (HEI) ont créé une association, Hélios, qui s'est donnée comme but de construire une voiture solaire.
Depuis 1993, Hélios participe à différents challenges, notamment le World Solar Challenge en Australie et a déjà conçu un prototype qui a roulé à une moyenne de 40 km/h avec des pointes à 60 km/h. Devant de tels résultats, on rêverait d'un vélo solaire qui mixerait énergie musculaire et solaire.
HELIOS : 13 rue de Toul LILLE (www.helioscar.com)

Yves M

V I L L O S O P H I E

La condition urbaine et le cycliste perché

Lieu d'échange par excellence, la ville est née du commerce et de la rencontre de flux.

Flux de marchandises dans l'imaginaire opulent que nous pouvons nous faire de la ville du Moyen âge, et aujourd'hui flux immatériels et liquides de nos villes flottantes dans les toiles de l'information. Ainsi la ville attire, elle rassemble et se fait le lieu utile des frictions. C'est le lieu où toutes les rencontres sont possibles, c'est l'agglomération d'entités et d'identités. Mais dans ce lieu parcouru de flux, il arrive que les flux se fassent flots, flots de voitures en transit par exemple… Ces flots, devenus plus forts que le lieu, y détruisent l'alchimie fertile de la vie citadine. Les urbanistes qui sont intervenus dans les débats, comme Marc Wiel lors du colloque régional sur la mobilité, s'accordent à défendre une baisse de la vitesse des automobiles dans les villes pour restituer l'accès des espaces urbains aux autres modes de déplacements et pour y préserver les usages sédentaires, voire même une circulation sédentaire. Ne peut-on pas en effet considérer le déplacement à vélo comme un mouvement lent et attentif, bien lobé dans les dédales immobiles de la ville ?

Le cycliste est curieux et regarde la ville les yeux dans les yeux… accrochant son regard au gré des rencontres insolites de la rue, exposé aussi aux regards étranges, sans suite ni fuite.

La ville se rêve, et Olivier Mongin rappelle que pour celui qui l'habite, ce rêve ne saurait se nourrir d'une ville virtuelle, et qu'il faut aller contre l'idée que le réel n'est pas intéressant. Le réel nous touche, le détail nous interpelle et c'est trajet par trajet que nous nous approprions la ville. Car pour lui la ville est le lieu qui offre la capacité de se mettre en mouvement, tout azimut, avec toute une panoplie de buts et de pratiques possibles.

Une ville durable et idéale

Il n'est alors sans doute pas nécessaire d'attendre la ville durable et idéale, tissée de pistes cyclables, pour d'ores et déjà enfourcher son vélo et rêver la ville tout haut ! Se déplacer à vélo, c'est déjà s'offrir un défilé bien éveillé, laisser quelques détails incongrus coudre des itinéraires dans son propre imaginaire… bref, c'est faire l'expérience sensible, vigilante mais heureuse de la ville.

Le cycliste pédalerait donc avec l'esprit de la ville, se déplaçant tout en côtoyant, filant vers son histoire sans pour autant perturber les autres usages de la rue. Mais Olivier Mongin définit encore la ville comme une chose mentale faite de représentations : dans la Commedia dell'Arte, le théâtre était celui des cités, et chaque personnage représentait alors une ville. Il parle de la mise en scène comme d'une nécessité pour la propre vie de la ville.

Dans quel récit urbain le cycliste qui se faufile par mots et par raccourcis s'est-il engagé, en pleine conscience ? Plongeant le plus souvent dans le texte sans se fier aux panneaux d'indication routière, le cycliste défie les tunnels, ignore les rocades et autres bretelles périphériques, repousse les frontières. La ville se déploie en une carte mentale, il la couture et la parcourt, il la connaît et l'apprécie. C'est un aventurier amoureux certes, mais c'est bien cette ville-là qu'il aimerait voir sur les cartes, pas une ville routière mais une ville que l'on peut pédaler au cœur.

Alors la conférence se résume en métaphores :

«La ville, un poème, une symphonie. Elle allie le vécu et le rêvé, la nature et la culture, c'est la chose humaine par excellence…».

Les cyclistes s'y retrouveront, non ?

Fanny Steinmetz

Olivier Mongin est directeur de la revue «Esprit» et a écrit :
"La condition urbaine : la ville à l'heure de la mondialisation" *(2005, La Couleur des Idées)*
Lundi 29 mai, au soir du colloque* «Du rêve écologique et culturel à la réalisation de la ville durable »*, il partageait, sondait et rassemblait en une conférence publique, les valeurs urbaine, «l'esprit de la ville» en quelque sorte, qui ont animé les débats liés au développement durable. Le regard haut perché, il semblerait que le cycliste urbain ne soit pas loin de s'en saisir !

S E M A I N E D E L A M O B I L I T E

La journée* "en ville sans ma voiture" *a tourné la page pour faire place à la* "semaine européenne de la mobilité". *Souhaitons que cette semaine soit davantage porteuse de joyeuses alternatives au tout automobile !

La journée sans ma voiture a démarré péniblement, décriée avant de voir le jour. La semaine de la mobilité, du 16 au 22 septembre 06, à dimension européenne devrait connaître un franc succès. Il est bien difficile de faire changer les comportements des automobilistes !

Pourquoi les cyclistes s'associent-ils à cette semaine ?

Si les transports en commun sont une alternative à la voiture, ils nécessitent une infrastructure lourde, de gros moyens, le vélo peut être utilisé sans modération avec une grande souplesse d'usage, sans faire appel à un tiers. Econome en énergie, rapide, non polluant, le vélo est LE mode de déplacement idéal pour une ville conviviale. Toutefois, ne négligeons pas la complémentarité des modes de déplacement. Pouvoir transporter son vélo dans le train, dans le tram, dans le métro, ou derrière un bus, permet au cycliste de se déplacer régulièrement ou occasionnellement, sur de plus longues distances sans avoir à faire usage de la voiture. Ouvrir les couloirs bus aux cyclistes, c'est leur proposer des voies de circulation ou ils ne seront pas confronté à la saturation ou la vitesse des automobiles. Aménager des parcs de stationnement sécurisés, des vélocations à proximité des gares et des pôles multimodaux c'est reconnaître le vélo comme mode de déplacement à part entière. ***Pendant la semaine de la mobilité, circulons à vélo et faisons le savoir !***

L'énergie, c'est nous !

Lors du congrès du club des villes cyclables, à Lille, l'idée d'un chèque déplacement attribué au salarié qui viendrait au boulot à vélo ou en transport en commun avait fait bonne impression. Valorisation du comportement citoyen. Or, l'augmentation du prix du baril de pétrole, cet été, a reposé la question d'une aide financière pour le pauvre automobiliste ! C'est stupéfiant !

Paul Lueur

V E L O - E D U C A T I O N

Vélo-école pour adultes

Grâce au concours de la Fondation NORAUTO, l'ADAV propose à tous celles et ceux qui ont quelque appréhension à se déplacer à vélo en ville de participer à notre vélo-école pour adultes.
Ces séances d'environ deux heures consistent à aborder tous les pièges et difficultés qu'un cycliste urbain rencontre tous les jours.

Une première partie «technique» hors circulation pour acquérir les bons réflexes (rouler droit, tourner à gauche, freiner, etc...) et une partie pratique dans les conditions habituelles de circulation.

A l'issue de cette vélo-école, les participants se verront remettre un petit livret qui résume l'ensemble des conseils de base pour devenir un cycliste au quotidien émérite. Et tout ceci est GRATUIT (mais limité à 10 personnes).

Donc si vous connaissez des adultes volontaires mais hésitants à se lancer dans le trafic urbain, parlez-leur de cette vélo-école.

Pour l'instant, la première vélo-école aura lieu à Roubaix le vendredi 22 septembre. D'autres séances seront programmées à Lille et Tourcoing et dans plusieurs villes de la région Nord-Pas-de-Calais.
A suivre sur le site de l'ADAV :
www.droitauvelo.org

Yves M

Première vélo-école à Roubaix vendredi 22 septembre 2006

L'école St Adrien en selle

En juin, à l'initiative de l'association des parents d'élèves, de plusieurs enseignantes et de l'ADAV (adhérents et correspondant local Frédéric Devred), des élèves de l'école Saint Adrien ont bénéficié d'une sortie éducative à vélo.

A deux reprises, le samedi matin, quatre classes de CM2 de trente élèves chacune ont bénéficié de cette activité, qui s'est déroulée en quatre étapes :

• les enfants ont d'abord rejoint leur salle de classe comme à l'accoutumée, où ils ont été séparés en petits groupes d'au maximum sept élèves accompagnés d'au moins deux adultes ;

• ils ont tous été réunis ensuite dans une grande salle où leur a été expliqué ce qu'on attendait d'eux, à savoir une promenade de découverte des abords de l'école pour les inviter à emprunter d'autres entrées que la principale, véritable goulot d'étranglement aux heures d'entrée et de sortie, ainsi qu'un questionnaire à remplir sur des notions de sécurité et de comportement à vélo ;

• la balade en elle-même ;

• un débriefing, au cours duquel les élèves ont eu réponse aux questions, après être passés les uns après les autres visionner l'exposition de l'ADAV présentée à l'entrée de l'école.

En cadeau, ils ont reçu une bande velcro réfléchissante de la part de l'association des parents d'élèves, ainsi que les triptyques édités par l'ADAV (Présentation de l'association, À l'école à vélo et Le bon sens des contresens).

Fait marquant : la plupart des élèves qui avaient participé à l'opération sont venus à vélo à l'école la semaine qui a suivi l'expérience. Il semblerait que des élèves des autres classes se soient eux aussi lancés dans l'aventure, sans doute le résultat du bouche à oreille et de la portée médiatique de l'événement (port des chasubles fluorescentes *"À l'école et à vélo conçues par l'ADAV"*).

Sébastien T

Au vu du succès rencontré, ce type d'actions sera renouvelé à la rentrée.

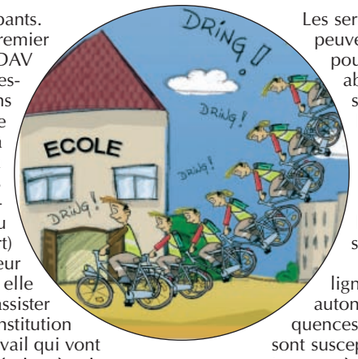
Des lignes de vélobus dans le Nord Pas-de-Calais

Déjà initiés il y a quelques années par l'ADAV, les vélobus -ou ramassages scolaires à vélo- reprennent à la rentrée scolaire de septembre, grâce au soutien financier du Fonds Social Européen. Ils concernent le territoire du Nord Pas-de-Calais.

Le principe est le même que pour les pédibus. On offre aux élèves des écoles primaires la possibilité de découvrir un autre moyen que la voiture pour se rendre à l'école. Ainsi, on lutte contre la dépendance à l'automobile, en plus de rendre les enfants autonomes et acteurs de leurs déplacements.

Le tout repose sur un accompagnement proposé aux parents et aux écoles pour mettre en place des lignes de bus cyclistes. Il ne s'agit en aucun cas d'un service «clef en main», mais bien d'un engagement bénévole des participants.

Dans un premier temps, l'ADAV organise des sessions de révisions des règles de conduite à observer sur la route avec les enfants, sur plateau (cour ou terrain de sport) puis en grandeur nature. Ensuite elle intervient pour assister à la constitution d'équipes de travail qui vont décider des itinéraires à privilégier. Elle suit l'évolution et a un rôle de conseil.



Les services municipaux peuvent être sollicités pour protéger les abords des établissements scolaires lors des activités de ramassage, qui au moment du lancement ont généralement lieu une fois par semaine.

Quand les lignes deviennent autonomes, les fréquences de ramassage sont susceptibles d'augmenter, pour à terme devenir des lignes régulières.

Changer les habitudes

En développant ce volet, l'ADAV souhaite participer directement au changement d'habitudes des enfants.

Cet apprentissage leur permet de gérer leur propre mobilité et aura une influence sur leur comportement d'adulte. Il représente un avantage certain pour les parents, qui se libèrent de leur rôle de parent-taxi. Leur emploi du temps, leur humeur et leur porte-monnaie y gagneront : c'est certain.

Si vous connaissez une école, des parents ou des enfants qui selon vous pourraient bénéficier du ramassage scolaire à vélo, faites-le nous savoir.

Sébastien T

Le pari du vélo à Paris

Un vélo, un métro, une auto, et une paire de rollers. Tous étaient alignés hier pour un parcours d'une douzaine de kilomètres entre Clichy et Gentilly, en banlieue parisienne. Organisée par l'association Périféérique, qui milite pour l'ouverture du périph une journée annuelle aux circulations dites "douces", cette épreuve de vérité a eu lieu sous contrôle d'huissier. Classement établi par Metro : vainqueur le cycliste, devant le patineur. Suit de peu le piéton en transports en commun. L'auto est arrivée bonne dernière, avec 30 minutes de retard…

Eric Fottorino
Le Monde 1/06/06
(Transmis par Judicaël Potonnec)

Devinette

Pourquoi n'y a-t-il pas d'arceaux face au commissariat central de Lille ?

• Parce que, si les cyclistes se font voler leur vélo, ils ne peuvent pas venir avec pour déposer plainte. Il n'y a donc pas lieu, dans ce cas, d'en installer.

• Pour ne pas inciter les agents de police à venir avec leur bicyclette au travail.

• Pour éviter que les cyclistes victimes d'agression viennent déposer plainte. Cela permet de faire baisser les statistiques.

Le Dark Vador de l'ADAV

HUMEUR

Pieds à terre

***En France, on aime faire des travaux de voirie. C'est assez courant. Ce que je ne supporte pas, lorsqu'il y a des travaux sur la route, c'est le trop fameux panneau* «Cyclistes pieds à terre ».**

On ne reproche rien à l'automobiliste coincé dans son siège, il est juste averti de rouler à 30 à l'heure. Lui demande-t'on de descendre de son véhicule, de le pousser ? Non.
Je ne trouve pas cela juste. Le cycliste est un usager qui a fait un choix citoyen et qui mérite mieux que de se retrouver les deux pieds dans la gadoue. L'autre jour, des travaux avaient lieu sur la départementale entre Wattignies et Seclin, obligeant une circulation alternée.
Le panneau «pieds à terre» pour les cyclistes me met hors de moi ! Je fais des pieds et des mains pour rencontrer le chef d'équipe, le responsable du chantier, des techniciens CG et LMCU. Tous sont bientôt au courant de ma façon de voir les choses. Je menace d'agir de façon non violente en marchant au milieu de la route pour provoquer un méga bouchon…

Les travaux terminés, l'entreprise commence une tranchée de l'autre côté de la route. Nouveau chantier. Me croirez-vous ?
Les panneaux injurieux pour le cycliste n'ont pas été installés. Un couloir, tracé à la bombe orange fluo, invite presque poliment le cycliste à bien vouloir changer de voie, s'excusant de le faire passer de l'autre côté. Un vrai plaisir !
Peut-être que les remarques au sujet de l'inadaptation des panneaux ont été entendues. Je reste persuadé que nos actions, si petites soient-elles, font avancer l'idée que notre mode de déplacement doit être reconnu et valorisé.

Paul Lueur

Charte du cycliste

**1] Un vélo bien entretenu, en bon état,
chez le vélociste du coin tu achèteras.
Sonnette, freins, éclairage et antivol efficace, tu entretiendras.
Etre vu toujours ta préoccupation sera.
A l'atelier réparation et entretien tu participeras et apprendras.**

**2] Pour un code, des aménagements favorables aux cyclistes,
un partage de la rue équitable, partout, tu insisteras.
Pour des voies cyclables, contresens cyclistes,
arceaux de stationnement, des itinéraires continus, tu militeras.
Le code de la rue tu respecteras.**

**3] Le trottoir aux piétons tu laisseras,
les personnes âgées et enfants, traverser tu laisseras.
L'allure du piéton tu respecteras.**

**4] Au collège, au lycée, dans les associations de parents,
au boulot dans ton syndicat, dans ta ville, ton quartier,
comme électeur et citoyen, chez ton petit commerçant,
l'accès au vélo tu développeras.**

**5] A vélo à la crèche, à l'école communale,
au centre de loisirs, tes jeunes enfants tu accompagneras,
dans un solide porte-bébé, tu les transporteras.
Patiemment, en bon parent, à rouler sur le trottoir,
tu leur apprendras.**

**6] Dopage, pollution, saturation, bruit,
prêts bancaires importants, tu éviteras.
Economies d'énergie et financière tu feras,
en bonne forme physique, tu resteras.**

7] Au boulot, à l'ANPE, en forme quotidiennement tu arriveras.

**8] Avec les transports en commun,
les longues distances tu compléteras.
Pour des transports en commun attractifs et gratuits
tu te positionneras.
En milieu urbain, le vélo toujours tu choisiras.
A chaque arrêt, de ton antivol, usage tu feras.**

**9] Contre les intempéries, tu t'équiperas,
contre le réchauffement climatique, tu lutteras.**

**10] Dans une association adhérente à la FUB tu militeras,
pour le calendrier des actions annuelles tu te mobiliseras.
Avec tes amis, chaque premier samedi du mois,
en milieu urbain, tu vélorutionneras.**

**11] Pour une ville conviviale, tu pédaleras.
Les voies cyclables tu feras respecter ;
contre le stationnement gênant et dangereux, tu protesteras.**

12] En vacances, à vélo, tu partiras.

Paul Lueur

Réductions sur achat de vélos et pièces

LES VÉLOCISTES CI-DESSOUS OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS DE L'ADAV

(sur présentation de la carte de l'année).

Cycles et Motos Neufs Occasions Alain PEUCELLE
28, rue des Hautes Loges
MARCQ en B.
03 20 72 62 22
6% sur achat de vélo ; 10% sur les pièces
(hors promotion)

Cycles LECOLIER
64, rue Gambetta
LILLE
03.20.54.83.39
5% sur achat de vélo ; 10 % sur les pièces
(hors promotion)

Cycles FALLET
4 bis, av. Robert Schumann
MONS en B.
03.20.04.47.01
Remise

Cycles BONDUE
60, rue Jules Guesde
LYS Les LANNOY
03 20 73 62 16
10% sur accessoires et vélos

LAMBERSART CYCLES
11, rue du Bourg
LAMBERSART
03 20 93 99 38
5% sur achat de vélo ; 10% sur les pièces
(hors promotion

VANDERDONCKT FONTAINE Cycles Peugeot
1 et 3 rue Roger Salengro
HELLEMMES
03 20 56 52 66
10% sur les accessoires
5% sur les vélos
(hors promotion)

HUMEUR

C'est la guerre !

« 1,2 million de tués sur les routes chaque année ! »

Les accidents de la route tuent chaque année 1,2 million de personnes dans le monde et le nombre de décès augmente rapidement dans les pays les plus pauvres, selon un rapport rendu public hier par la commission pour la sécurité routière mondiale, basée en Grande-Bretagne. A ce chiffre, s'ajoutent chaque année 50 millions de blessés, selon le rapport. Environ 85% des victimes appartiennent à des pays à bas ou moyen revenu où les accidents de la route devraient doubler d'ici 2020, ajoute le rapport. »

paru dans le journal Métro du 9 juin 2006

Ces chiffres sont, sauf erreur de ma part, largement supérieurs à ceux des victimes de guerres et j'aimerais bien savoir pourquoi une telle hécatombe ne suscite pas plus d'indignations et de réactions. Avec un tel bilan, la voiture n'est-elle pas utilisée comme une arme de guerre ? Il faut reconnaître qu'elle en a les qualités : rapide, efficace et pratique.

Les constructeurs automobiles, tout comme les producteurs d'armes peuvent nier toutes responsabilités directes. *«Le matériel, nous vous l'avons vendu. Si vous vous en servez, à vous de bien l'utiliser !»*

Comme les armes, les voitures permettent à la population qui les possède de s'entretuer ou de décimer, **involontairement** cette fois, la population qui n'en possède pas. **Involontairement** ? Le mot est-il bien choisi ? Non, **inconsciemment** est sans doute plus approprié, car le but premier de la voiture est d'être rapide (l'automobiliste veut se déplacer rapidement) et c'est cette rapidité qui tue, surprenant le paisible piéton ou cycliste, celui qui n'a pas vu le danger arriver ou l'automobiliste effondré de ne pas avoir su éviter la collision. Certaines expressions prennent alors tout leur sens : «Cette voiture, c'est une bombe !» «Filer comme une balle !» Pour rendre la voiture inoffensive, il faudrait limiter sa vitesse, brider les moteurs. Oui, mais à combien ? Voyons : Si la voiture circule à 70 km/h, malgré la décélération freinage d'urgence après le temps de réaction, un piéton percuté n'a aucune chance de survie. A 50 km/h, le même piéton n'a que 50% de chance de survie (il y en a qui n'ont pas de bol !). A 30 km/h, il n'y a pratiquement plus de risques de décès. Sauf, que bridée à cette vitesse, compte tenu de son coût, la voiture perd beaucoup de son intérêt. C'est comme si les producteurs d'armes vendaient uniquement des pistolets à eau ! De plus, il serait difficile de mener une guerre en plein désert (pour du pétrole, par exemple) ; les combattants seraient tentés de boire la totalité de leurs munitions. Néanmoins il existe certains cas où la voiture ne peut être comparée à une arme de guerre : celui de l'ambulance, du véhicule des pompiers destinées à sauver des vies, les fabricants d'armes n'ayant pas encore réussi à inventer une arme qui guérirait l'ennemi ou mettrait tout en œuvre pour sauver sa vie.

Reste à savoir s'il ne vaudrait pas mieux faire la guerre à la voiture plutôt que de faire la guerre pour du pétrole. Suite à cette information, un constructeur automobile devrait changer son slogan publicitaire *«Pour que la voiture soit toujours un plaisir, celui d'écraser les pauvres !»*

Merci à Franck, nouvel adhérent à l' ADAV, qui m'a permis de trouver cet article.

Le Dark Vador de l'ADAV

Les bobos à vélo de "Renô"

Le chanteur Renaud s'est arraché du zinc pour «dénoncer» dans une chanson de son dernier album, les* «bobos», *ces fameux bourgeois bohèmes qui fleurissent dans nos métropoles branchées. .

Gros vendeur sur le marché, sa maison de disques lui offre une pleine page de pub dans le quotidien Le Monde, sous forme de vignettes BD illustrant les fines observations sociologiques *(«ils bouffent bio, ils font du vélo et lisent Télérama ! c'est vraiment des nuls !, les bobos !»)* du vieux titi parisien essoufflé. Et là, dans une case, un dessin agressif, pan sur la gueule des bobos qui vont à vélo et qui font exprès de m'éclabousser, rien que pour m'embêter, moi le piéton sans défense !

***Un ancien président toujours partant pour la promotion du vélo utile.
Alors Renaud, c'est pas bô ça ?***

Notez que le méchant cycliste boboïde roule à gauche pour accomplir son forfait.
Allez Renaud, arrête ta paranoïa-pharyngite et mets-toi au vélo, y'a pas mieux comme déstressant après une dure journée de promo.

YM

***Ce vendredi du mois de juillet, j'enfourche ma bicyclette pour me rendre à Lille.
Arrivé rue de Saint-Amand (quartier Fives-Mont de terre), j'aperçois un bouchon que j'impute aux travaux (réduction d'une voie automobile et création de deux bandes cyclables) en cours. Non, ce coup-ci, c'est un accident de la circulation.
En me rapprochant, je découvre une ambulance, la police, des badauds et l'accident proprement dit : une moto gisant sur le sol et une auto-école dont l'arrière a été percuté par la moto.
L'impact de la moto sur la voiture est monstrueux et me renvoie au pilote, probablement aux soins «intensifs» dans l'ambulance après un vol plané de plusieurs mètres.
En m'éloignant du lieu de l'accident, je pensais à l'apprenti-automobiliste et à son entrée atroce dans le monde absurde et dramatique de la violence routière.
Bienvenu au club !***

YM

Les organisateurs du festival « Les 400 clous » (l'association Métalu-HAUT) dans le cadre des Fêtes de Lille (les 10 vagues) méritent un dring-dring d'honneur car leur manifestation, installée pendant deux jours au Bois de Boulogne, a attiré chaque jour environ 200 personnes venues à bicyclette, sagement alignées et attachées* (NDLR : les bicyclettes !) *le long de la Deûle. On se serait cru à Amsterdam.

YM

Suivre l'itinéraire conseillé…

Chose qu'on aimerait voir se reproduire partout dans la Communauté Urbaine, en respect du PDU : les déviations aménagées pour permettre la continuité des itinéraires cyclables existants.

Celle-ci, que l'on a pu rencontrer tout l'été à l'entrée des Grands Boulevards en direction de Tourcoing et Roubaix, a le mérite d'avoir été maintenue en permanence parallèlement à l'évolution des travaux. Une piste bidirectionnelle court sur l'une des deux voies auto de la latérale qui va vers Lille. C'est tellement mieux quand on se sent respecté…

Sébastien T

EUPHORIA Workshop

Un nouveau magasin de vélo vient de s'ouvrir à Lille, EUPHORIA Workshop. Comme son nom l'indique, ce magasin vend tout ce qui roule sans moteur, c'est à dire des kiteboard, des skates et ces excellents vélos américains qu'on appelle beach-bike, des vélos à gros pneus (qui vous permettent de rouler sur le sable) très confortables et très solides.

L'adresse : 37, rue des Pyramides (quartier Saint-Michel)
Tél : 03 2000 8195
www.euphoria-workshop.com

L'ADAV va essayer d'obtenir une remise pour ses adhérents. A suivre….

YM

VOL DE VELO

Incompréhension

Malgré mes nombreuses mises en garde (verbales ou écrites dans l'Heurovélo) contre le risque de vol de vélo, un de nos adhérents vient de se faire voler son vélo. A proximité de son domicile, il n'avait pas accroché son vélo à un point fixe.

Il disposait pourtant d'un antivol de qualité correcte qu'il n'avait pas jugé utile d'utiliser. Celui-ci, étant resté sur son support, a également disparu. Que dois-je faire pour que nos lecteurs accrochent correctement leurs bicyclettes ? Je ne peux ni surveiller en permanence tous les vélos des adhérents, ni être présent chaque fois qu'ils accrochent leurs vélos.

Dois-je me prosterner devant eux pour qu'ils me comprennent ? Prévenir, c'est guérir, alors je vous en supplie, ne sous-estimez plus le risque de vol ni la valeur et l'utilité de votre bicyclette.

Un vélo sur deux est volé dans un local privé (garages, caves collectives etc.) Il est donc conseillé de mettre un antivol et de l'accrocher à un point fixe.

Arrêtez de déconner !

Reste qu'une fois le vélo disparu (et si cette disparition vous affecte), la première chose à faire est de déposer plainte. Il faut vous munir de la facture d'achat (si vous l'avez reçue et conservée). Sauf erreur de ma part, vous pouvez aussi montrer une photo (de presse ou faite lors d'un événement : familial, randonnée, vous montrant en possession du «disparu »). Si la photo date, ce n'est pas gênant le principal étant de pouvoir identifier clairement propriétaire et véhicule. Si vous avez eu la bonne idée de le faire graver, cela ne peut que vous aider à prouver qu'il vous appartient.

Cette démarche vous permettra de tenter de récupérer votre bien, si vous le revoyez par hasard dans la rue.

Comment faire pour essayer de le récupérer si vous le voyez dans la rue ?

Attention, le vélo a déjà probablement été revendu et le nouvel utilisateur en revendiquera la propriété.

Point A : Si le «nouveau propriétaire» est absent, il faut immobiliser le véhicule (avec un bon antivol et à un point fixe, ce coup-ci) et aviser le commissariat de police en mentionnant la date du dépôt de plainte et solliciter des instructions (cette phrase ressemble à un règlement SNCF) : faire le 17 «police secours» ou le 112 pour les portables.

Si le «nouveau propriétaire» est présent, la situation est beaucoup plus délicate.

Plusieurs options sont possibles :

1. Appeler la police et attendre son intervention : c'est certainement la solution la plus sage.

2. Suivre discrètement le «nouveau propriétaire» pour tenter de localiser son éventuel domicile ou attendre qu'il accroche son véhicule pour procéder comme indiqué au point A.

3. Aborder amicalement la personne et lui demander combien elle a payé le vélo. En fonction du prix, l'informer ensuite que ce vélo vous appartient, que vous avez déposé plainte pour vol et qu'à la recherche d'un accord à l'amiable, vous envisagez de lui racheter (les prix pratiqués par les voleurs défiant généralement toute concurrence).

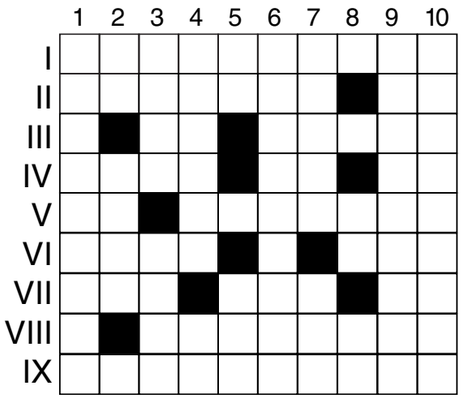
4. Au culot, si le vélo se trouve à proximité d'un point fixe et si le «nouveau propriétaire» ne vous fait pas peur, immobiliser le vélo avec un antivol et, ensuite, engager la discussion. Attention, si la rencontre dégénère, l'ADAV décline toutes responsabilités.

Rappel : Environ un vélo sur deux est volé dans un local privé (garages, caves collectives etc.) Il est donc fortement conseillé de mettre un antivol et d'accrocher le vélo si possible à un point fixe, à défaut, à un autre vélo (ou objet encombrant) vous appartenant.

En attendant de retrouver son vélo (ou d'en racheter un autre), cet adhérent a été contraint d'utiliser à nouveau sa voiture.

Le Dark Vador de l'ADAV

CYCLOMOTS **par Benoît C**



Horizontalement

I. Tels certains vélos chers à notre vice-président.
II. Quelle salade ! Conjonction.
III. Préposition. Sur la pédale du préposé.
IV. Gerbe. Romains. Participe. - V. Onze du treize. Raille.- VI. Sans valeur. Vieux loup.- VII. C'est déjà la fin… Aux petits soins pour la planète. Nous les préférons aux autoroutes.- VIII.Très exposé.
IX. Bien utiles à l'atelier-vélo.

Verticalement

1. Entre vos mains.- 2. Pronom. Envoya.
3. Contact. Poids. - 4. Un peu trop mâle, dit-on... Voyelles.- 5. Trop tôt ? Ne soigne pas le second du III.
6. En rapport avec une vieille connaissance.
7. Tube. Un peu de froid.- 8. Pronom. Par exemple.
9. Comme un stop par de nombreux cyclistes.
10. Comme souvent les troisièmes du VII

solution p19

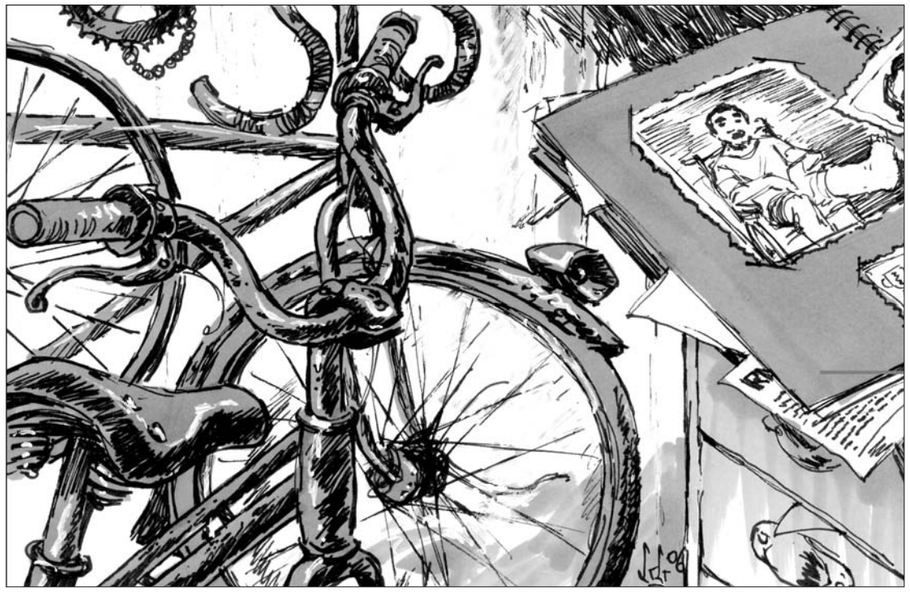
NOUVELLE

Le vélo dans la tête

Cette courte nouvelle a vu le jour dans le cadre d'un atelier d'écriture que j'ai co-animé avec l'écrivain Patrice Robin (auteur de* Muscles, Folio et de Bienvenue au paradis, P.O.L.*) au collège du Lazaro à Marcq-en-Baroeul.
Les auteur(e)s de la nouvelle, Lisa Thorez, Manon Evraert et Clémence Logier, élèves de troisième au collège, sont parties d'un fait divers glané dans la presse qui relatait la mort étrange d'un homme d'une soixantaine d'années retrouvé au milieu de dizaines de vélos. Les trois écrivaines en herbe ont laissé courir ou plutôt pédaler leur imagination pour aboutir à ce curieux texte. Amis adavistes le vélo est sans doute l'une des plus belles inventions de l'humanité, mais puisse cette nouvelle vous prémunir contre un culte excessif au dieu, non, au deux roues.

Fabrice Simon,
professeur de lettres modernes et néanmoins sympathisant de l'ADAV

Le voleur de bicyclettes compulsif
Alors qu'il était en train de voler une bicyclette à Marcq-en-Baroeul (Nord), un homme âgé d'une soixantaine d'années est mort la semaine dernière. La police, qui n'a pas précisé la cause de son décès, a fait une étrange découverte en allant prévenir la famille de cet homme à Wambrechies, un village voisin. Dans la maison du voleur, à Marcq, il y avait un millier de bicyclettes.
«Il y avait des vélos partout : dans la cuisine, dans la salle de bains et même dans sa chambre ; sans parler des casques et pièces détachées de vélo»*, a souligné le sergent Robert Evrart. *«Il y avait des vélos derrière la maison et deux appentis en étaient pleins.»
Les policiers n'hésitent pas à parler de cauchemar logistique car ils vont devoir mettre le nez dans le guidon pour déterminer sur ce millier de vélos combien ont été achetés et combien ont été volés par ce collectionneur pour le moins compulsif.



Julie releva la tête et referma le journal. Le contrôleur venait d'entrer dans le wagon. Elle ouvrit son sac pour en sortir son billet.
Elle regarda par la fenêtre, le train venait de dépasser un immense terril. Lille n'était plus qu'à un quart d'heure. Elle se demanda ce qu'elle allait faire : aller directement à l'hôtel ou au journal ? Après un court instant de réflexion elle décida de se rendre au siège du quotidien. En arrivant, elle demanda à rencontrer M. Denoyel.
- Qui dois-je annoncer ? interrogea la standartiste.
- Mlle Licourt s'il vous plaît.
- Vous pouvez monter.
C'est au deuxième étage, le premier bureau à gauche. Elle alla dans la direction indiquée et aperçut le journaliste penché sur son clavier. Il releva la tête et se tourna vers elle. Son visage respirait l'intelligence et la sympathie. Il paraissait grand et mince. Sa chemise bleue sortait négligemment de son jean. Ses cheveux châtain clair étaient légèrement ébouriffés comme s'il n'avait pas pris la peine de se coiffer...
- M.Denoyel ? balbutia-t-elle.
- Oui? Que puis-je pour vous ?
- Voilà, je suis journaliste stagiaire et j'ai lu l'article concernant le voleur de bicyclettes. Cette histoire m'a vraiment intriguée et j'aimerais en savoir plus.
- Ah bon ? Pourquoi vous intéressez-vous à cet homme ? Ne préfèreriez-vous pas écrire sur un sujet plus intéressant ? Je peux vous emmener au concert de «M», proposa t-il en la regardant de haut en bas d'un air intéressé.
Julie était une jeune femme pleine de charme au regard profond.
- Je suis venue pour travailler, répondit-elle, et non pour m'amuser. Pourriez-vous me conduire au domicile de cet homme ? Elle rejeta ses cheveux en arrière en disant cela.
Ce fut ce geste gracieux qui décida Thomas à accepter cette demande qui ne l'enthousiasmait guère. Dans les couloirs du journal, il fut interpellé par un petit homme ventripotent et moustachu la bouche pleine de beignets graisseux :
- Denoyel ! N'oubliez pas de vous occuper du papier sur Bertier. Je le veux sur mon bureau pour demain ! Vous avez déjà une semaine de retard !
- Je n'ai plus qu'à le retoucher, demain sans faute, dit Thomas en pressant le pas.

La maison était tout ce qu'il y a de plus banale : elle avait un étage, des volets blancs crème, une façade couverte de lierre et un toit en tuiles.

Julie et Thomas sortirent de la voiture et s'avancèrent. Julie poussa le petit portillon.
- Qu'est-ce que vous faites ? demanda Thomas.
- A votre avis ? Je rentre !
- Comment ça vous rentrez ?
- Je n'ai pas fait tout ce trajet pour rien, répondit-elle, en contournant la maison.
Quand Thomas la rejoignit, Julie était en train de secouer les volets d'une fenêtre.
- Regardez ! Il suffirait de faire sauter le crochet.
- Et après ? demanda Thomas.
- Après, on verra.
Thomas haussa les épaules, sortit un stylo de sa poche et le passa dans l'interstice des volets. Julie s'éloigna un peu. Après avoir ouvert les volets, Thomas n'eut que le temps de se retourner pour voir Julie passer devant lui et défoncer le carreau avec le talon de sa chaussure. Thomas en resta abasourdi. Julie fit demi-tour sur elle-même, regarda Thomas, rejeta ses cheveux en arrière, et demanda : «Alors, on y va ?»
La jeune femme pénétra hardiment dans une pièce obscure qui devait être un séjour. Thomas la suivit prudemment. Ils savaient à quoi s'attendre, mais la réalité dépassait leur imagination. La faible lumière qui éclairait la pièce dessinait les contours d'un énorme monstre métallique. Autour d'eux, ce n'était que guidons, cadres, rayons, fourches et freins, pneus, patins, pompe et porte-bagages, engrenages et pédaliers. On entendait le cliquetis d'une roue.
Quand soudain, le coucou d'une horloge les fit sursauter. Julie tâtonna le long du mur afin de trouver l'interrupteur et alluma la lumière. Ils poursuivirent leur visite. Les pièces du rez-de-chaussée, la cuisine, la salle à manger et l'entrée n'avaient rien de particulier, sauf qu'elles étaient encombrées de vélos de toutes sortes et de toutes tailles. Julie et Thomas durent se frayer un chemin pour aller jusqu'à l'escalier. Au premier étage, c'était le même capharnaüm qu'au rez-de-chaussée. Dans la salle de bains, la baignoire était remplie de pédaliers. Des chaînes étaient entassées dans la douche. Quelques sonnettes traînaient dans le lavabo et des selles débordaient du tambour de la machine à laver. D'une corde de linge tendue sur toute la longueur de la salle de bains pendait deux douzaines de guidons.
La chambre offrait un spectacle effarant. Le lit était enfoui sous une montagne

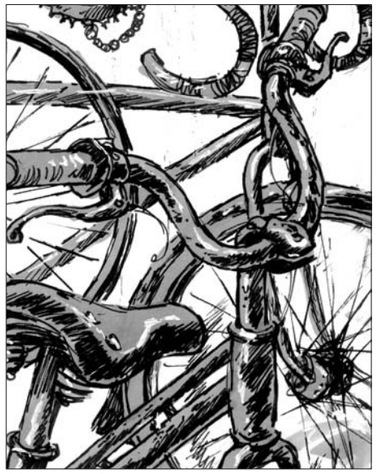
de vélos, des pièces détachées et des roues dépassaient au dessous d'entre le sommier et le matelas. On en trouvait également accrochés sur les murs. Tout l'espace restant était occupé par des cadres et des roues tordues, brisés en morceaux, comme si l'homme s'était acharné dessus. Devant ce spectacle étonnant, Thomas se mit à songer au pourquoi de cette vélomania, jusqu'à ce que Julie l'appelle d'une voix lointaine et le sorte de sa rêverie. Il mit un certain temps avant de la retrouver. Elle était dans la cave et affichait un air satisfait qui la rendait encore plus charmante. Elle tenait dans les mains un album photo en piteux état. Ils le feuilletèrent rapidement.
L'homme figurait sur toutes les photos, à tous les âges de la vie.
- Que vas-tu faire de ces vieux clichés? Tu n'en tireras pas grand-chose.
- Je vais m'en servir pour mon article.
- Tu veux rédiger sa biographie ? demanda Thomas, d'un air moqueur.
Vexée, Julie quitta la maison d'un pas pressé. Thomas la suivit en courant. Il la rattrapa sur le trottoir, s'apprêtait à s'excuser lorsqu'il aperçut un visage se dissimuler derrière un rideau dans la maison d'en face.
- On nous observe, dit-il en lui montrant le rideau fermé. Elle jeta un œil, puis dit séchement :
- Je vais voir, et commenca à traverser la rue.
- Attention ! cria Thomas.
Julie s'immobilisa. Un cycliste, lancé à toute allure, l'évita de justesse et continua sa route sans s'arrêter. Julie le suivit du regard, jusqu'à ce qu'il disparaisse puis se retournant vers Thomas.
- Merci
- ...De rien, répondit Thomas qui vint la rejoindre.
Au moment où ils s'apprêtaient à sonner, la porte s'ouvrit sur une vieille femme dont le visage ressemblait à un mille-feuilles.
- Alors, vous sortez de chez l'autre fou ?
Thomas et Julie se regardèrent.
- Vous vous intéressez aux vélos vous aussi ? poursuivit la vieille femme.
Et sans attendre la réponse, elle fit un pas en arrière et leur claqua la porte au nez. Julie resta immobile quelques secondes, puis sonna.
- Qu'est ce que tu fais ? demanda Thomas.
- Ben, ça se voit pas !
- Laisse tomber, c'est une vieille folle.
- Justement !
- Justement quoi ?
- Ben réfléchis...
-.Vraiment, je ne vois pas où tu veux en venir ?
- Justement, si c'est une vieille folle, elle peut sans doute nous en apprendre sur le fou d'en face.
Et Julie resonna avec insistance.
- On a déjà donné, cria la vieille, derrière la porte.
Sa voix était devenue rauque, inquiétante.
Julie regarda Thomas :
- Ok, on laisse tomber.

Julie et Thomas étaient attablés au fond de l'Irish Coffee de Marcq-en-Barœul.
- Faisons le bilan, dit Julie. On a, d'un côté de la rue un mort qui collectionnait les vélos et de l'autre une vieille folle qui en sait peut -être plus qu'elle en a l'air.
- Mais à qui il sera difficile de tirer les vers du nez. Il nous faut quelqu'un d'autre.

Julie ressortit l'album, l'ouvrit, tourna quelques pages, et montra à Thomas une photo. L'homme y figurait en costume près d'une femme en robe blanche le jour de leur mariage.
- C'est elle qu'il nous faut ! dit Julie.
Thomas et Julie étaient assis dans un confortable canapé de cuir beige ; en face d'eux, une femme finissait de servir le thé. Julie lui montra la photo.
- Où avez-vous trouvé ça ? demanda la femme.
- L'album ? questionna Julie.
- Oui, répondit la femme, qui fixait la photo avec insistance.
- Dans la maison de votre ex-mari, c'est pour lui que nous sommes là.
- J'ai tourné la page. Je n'ai pas envie de reparler du passé.
- S'il vous plaît, nous avons vraiment besoin d'en savoir plus sur lui.
- Mais que voulez-vous que je vous dise ? Notre vie était monotone... plutôt la routine.
- Aucun signe n'a attiré votre attention, qui pourrait expliquer son étrange passion pour les vélos ?
- Non, pas que je sache.
- Et cette photo?
- C'était le jour de notre mariage, répondit la femme en rougissant.
- Vous avez été mariés combien de temps ? demanda Julie.
- 10 ans.
- Et les autres personnes sur la photo… ce sont ?
La femme se pencha et pointa successivement un homme – André mon beau-frère - une femme – Marie ma cousine – un

couple – mes parents – et une petite fille – Zoé ma nièce.
Julie désigna un homme au second plan sur la gauche : «Et lui ?»
La femme garda le silence un instant puis bafouilla : «C'est un ami, enfin... c'était... c'est..»
- C'est ? demanda Thomas.
- C'est mon compagnon, dit la femme, c'est Xavier, l'homme avec qui je vis maintenant.
Julie et Thomas se regardèrent en silence et Thomas demanda : «Vous avez quitté votre mari pour cet homme ?»
- Ecoutez, dit la femme, je vais tout vous expliquer, je connaissais Xavier avant mon mari et j'étais très amoureuse de lui, seulement il n'était pas disponible.
- Pas disponible ?
- Son métier l'accaparait entièrement.
- Il faisait quoi ? questionna Julie.
- Il était coureur cycliste professionnel, répondit la femme. Nous étions fiancés mais il a préféré sa carrière à notre mariage.
- Et votre ex-mari, demanda Thomas, vous l'avez rencontré comment ?
- Il était cycliste aussi et également amoureux de moi. Quand Xavier m'a quitté, il m'a demandée en mariage. J'ai accepté par dépit. Je dois dire que je n'ai jamais été heureuse. Aussi, quand Xavier m'a fait signe après avoir abandonné le cyclisme, je me suis précipitée dans ses bras, amoureuse comme au premier jour.»

Au retour dans la voiture, Thomas et Julie parlèrent de tout ça. Puis Thomas proposa à Julie d'aller dîner. Elle déclina l'invitation car elle était fatiguée. Thomas la reconduisit à son hôtel, et ils se donnèrent rendez-vous le lendemain matin. Après avoir pris une douche et s'être fait monter un plateau-repas, Julie se mit au lit et ouvrit l'album. La première photo représentait un homme en uniforme, photographié dans une rue d'une ville asiatique, probablement pendant la guerre d'Indochine. On voyait en arrière-plan de nombreux cyclistes transportant des paquets, ou des passagers. Sous la photo était inscrite une légende : «Papa 1920-1948.» Sur le deuxième cliché figurait un enfant sur un tricycle. «Moi, 3 ans», avait inscrit



l'homme. Il était à nouveau sur la troisième photo, à califourchon sur un vélo de manège dans une fête foraine, il devait avoir 6 ou 7 ans. On le voyait sur la quatrième photo en aube blanche, sûrement le jour de sa communion solennelle. Il arborait une splendide montre au poignet gauche et tenait de la main droite le guidon d'un vélo demi-course. Julie passa rapidement à la photo suivante. L'homme avait 17 ou 18 ans et se tenait devant un buffet où était posée une coupe surmontée d'un vélo en métal blanc, le tout sur un socle en marbre. Juste aprés venait une photo de l'homme, au même âge environ, la jambe droite dans le plâtre. Enfin, arrivait la photo de mariage. A partir de là, Julie accéléra, toutes les photos avaient rapport, de près ou de loin, avec le vélo. On voyait nombre de panneaux de pistes cyclables, une affiche du film «Le voleur de bicyclette», une autre affiche du film «Jour de fête» de Jacques Tati, avec le facteur héros du film pédalant dans la campagne. Ensuite une carte postale de 1936 représentait des travailleurs en bicyclette partant pour les premiers congés payés, une photo d'un champ de tulipes, la Hollande, le pays des vélos, pensa Julie, un inconnu lisant le roman «La Bicyclette bleue», et puis toute une série de pédaliers, guidons, roues et selles. L'homme avait même photographié une affiche devant une pharmacie où était inscrit :
«Régime sans sel», dernier mot auquel un plaisantin, l'homme lui-même peut-être, avait rajouté un deuxième «l» et un deuxième «e». Julie continua de feuilleter l'album distraitement jusqu'à la dernière page où son regard s'arrêta sur deux coupures de presse. L'homme figurait sur la première. Le journaliste titrait son article: *«La fin d'une carrière prometteuse»*. Il expliquait comment l'homme, classé jeune espoir cycliste départemental, s'était brisé la jambe droite en plusieurs endroits en chutant dans un sprint. L'homme, interviewé, faisait d'abord état de sa déception de ne pas pourvoir participer, deux semaines plus tard, aux championnats régionaux au côté de son ami Xavier. Ensuite, il tentait de se projeter dans l'avenir, jusqu'aux championnats de France pour lesquels, il n'en doutait pas, il serait à nouveau sur ses «deux roues». Sur la seconde coupure figurait son ami Xavier, une gerbe de fleurs à la main, ceint d'un bandeau bleu blanc rouge de Champion de France. Julie reposa l'album sur le lit et ferma les yeux. Le vélo dans la tête, pensa Julie, ce serait le titre de son article et elle commença à raconter, dans sa tête à elle, l'histoire de cet homme qu'une ambition déçue avait projeté dans la paranoïa au point de rendre à ses yeux la bicyclette responsable des deux plus grands malheurs de sa vie : la mort de son père au pays d'un peuple à vélo et la perte d'une femme l'ayant abandonné pour un champion cycliste. Une obsession qui l'avait amené à vouloir «emprisonner» chez lui tous les vélos de la terre, une obsession qui l'avait usé physiquement et peut-être finalement tué. Julie rouvrit les yeux et regarda sa montre. Il était 23 heures. Elle composa sur son portable le numéro de Thomas qui décrocha à la deuxième sonnerie.
- J'ai trouvé, dit Julie, je t'offre le champagne.
- Dans un quart d'heure, répondit Thomas, j'habite à côté, le temps de marcher jusqu'à toi.
- 5 minutes dit Julie.
- Ok, dit Thomas, je saute sur mon vélo.

Lisa Thorez, Manon Evraert et Clémence Logier,

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'adhére à l'ADAV et recevrai le journal "l'heurO vélO"
☐ Adhésion individuelle 14 euros
☐ Adhésion chômeur ou étudiant 8 euros
☐ Adhésion couple 25 euros
☐ Adhésion famille 25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros ; 5 personnes = 28 euros)
☐ Membre de soutien 25 euros
☐ Association 25 euros
☐ Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurOvélO" 8 euros
☐ 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 _____ euros à l'ordre de L'ADAV.

Reçu et carte d'adhérent sont envoyés systématiquement.

Prénom :_____
Nom : _____
Adresse :_____
_____
Code postal :_____ Ville : _____
Profession : _____
Téléphone : _____
Courriel : _____ @ _____
Date de naissance : ___ / ___ / _____

L'Adav y était

Béthune

10 mai. Repérages des aménagements cyclables existants avant de rencontrer la municipalité pour lui proposer la constitution d'un Groupe de Travail Vélo. (Michel, Fanny, Daniel Dourlens et deux usagers)

16 juin. Ville de Béthune. Rencontre avec la Ville pour solliciter un groupe de travail vélo. Accueil très favorable de la Ville qui souhaite l'instaurer dès septembre et attend les propositions de l'ADAV en matière de voirie et de stationnement pour prévoir un budget Vélo en 2007.
De bonnes intentions qui nous l'espérons se concrétiseront rapidement par un développement du réseau cyclable. (Michel, Fanny et Daniel Dourlens)

3 août. Nouveau repérage. La ville de Béthune offre de multiples possibilités pour développer les contresens cyclables.
Suite à ce repérage nous ferons part d'une liste de propositions lors de notre rencontre avec la municipalité en septembre. (Michel, Sébastien)

Bousbecque

26 avril. Ville de Bousbecque. Présentation de la démarche des cyclofiches et propositions à la Ville de contresens rue Auger et rue des Beursaults.
Un adjoint favorable mais le maire est réticent…
(Michel et Fanny)

Faches-Thumesnil

20 juin. Groupe de travail vélo. La Ville présente le projet d'aménagement des Périseaux. L'ADAV souligne la nécessité de raccorder les chemins à la voirie (exemple de la bordure rue d'Haubourdin pour accéder au parc et en améliorer le confort (revêtement lisse, passerelle). La demande de contresens en zone 30 rues Gambetta, Pasteur et Ghesquière est actée.
L'ADAV demande également au moins une bande dans le sens de la montée rue du Maréchal Joffre, qui est prévue en zone 30, ainsi qu'une bande dans le sens de la montée rue du Pont pour rejoindre la future ligne à haut niveau de service à Ronchin. La Ville présente le projet de mise à sens unique des rues Jaurès et Saint-Venant. L'ADAV soutient cette proposition et fournit 400 plaquettes pour les riverains et le conseil de quartier. A la demande des usagers, la mise en sens unique avec contresens cyclables des rues Anatole France et de Turenne sera étudiée, et programmée selon le budget de la Ville. L'ADAV et les usagers demandent l'autorisation des cyclistes dans les venelles réservées aujourd'hui aux piétons mais dont l'accès est parfois contraint par des plots, à rediscuter. (Fanny)

La Chapelle d'Armentières

16 mai. Rencontre avec le Maire pour présenter la démarche des cyclofiches et proposer des aménagements. Le Maire est favorable à des contresens rue Schuman, rue de Lattre de Tassigny et rue Alabré, et nous présente le projet de contournement de la ville doté de pistes cyclables. (Michel et Fanny)

La Madeleine

12 juin. Rencontre avec la Ville pour proposer des contresens, notamment dans la rue de l'Abbé Lemire pour commencer.
La municipalité est réticente à ce type d'aménagement et étudiera un contresens rue du maréchal Leclerc si celui de la rue du Ballon est réalisé à Lille.
Les logos rue Gambetta et avenue Saint-Maur seront repeints, ainsi que le sas au feu entre les rues Pasteur et Fontaine. Le Ville n'est pas satisfaite du sort réservé aux cyclistes et piétons dans le réaménagement du carrefour Coubertin.
(Fanny)

Lambersart

13 juin. Groupe de travail vélo. Aucun des contresens demandés par l'ADAV et proposés aux comités de quartier n'est acté, faute d'étude de faisabilité comprenant les comptages des véhicules motorisés. Des arceaux pour les vélos sont prévus au budget 2007. Le bilan des actions lors des fêtes de la Deûle est positif et la ville souhaite reconduire le marquage de vélos.
(Fanny et Philippe Delrue)

Lille

25 avril. Café Citoyen. Débat à l'attention des commerçants du quartier : *«Les cyclistes, de bons clients pour les commerces de proximité»*.
(Yves et Fanny)

19 mai. SORELI. Groupe de travail vélo Lille/Lomme spécifique à Euratechnologies. L'ADAV demande que le revêtement de la voie verte sur le quai Hegel soit roulant et lisse, et à ce que soit étudiée la possibilité de contresens sur la section du quai de l'Ouest entre la gare d'eau et la future passerelle. Le stationnement des cycles a été prévu sur le parking. L'ADAV pose la question d'un local à l'intérieur du bâtiment pour le stationnement à la journée et demande aussi des arceaux disséminés pour le stationnement «minute». L'ADAV et la ville de Lomme souhaitent étudier la possibilité de prolonger les contresens prévus dans les voiries existantes afin de relier le centre-ville à ce quartier. (Michel et Fanny)

contresens rue Neuve à Lomme

contresens rue de l'hôtel de ville à Lomme

29 et 30 mai. Lille. Colloque européen ***«Du rêve écologique et culturel à la réalisation de la ville durable».***
Débats sur la mise en œuvre du développement durable au sein des projets urbains, conférence publique d'Olivier Mongin, participation à l'atelier *«La régulation des flux dans la ville»* et visite du projet urbain de Lille-Sud.
(Fanny)

30 mai. M.N.E. Echanges de savoirs entre associations sur le thème : *«Comment responsabiliser les bénévoles ?»* L'ADAV présente le rôle des correspondants locaux. (Fanny)

Lomme

2 juin. Ville de Lomme Présentation publique des nouveaux contresens cyclables dans le cadre de la Semaine du développement durable et explication auprès du public de l'intérêt de développer ce type d'aménagement. (Michel)

6 juin. Ville de Lomme. Repérages et rencontre avec l'Adjoint en charge du développement de la pratique du vélo pour préparer le prochain groupe de travail vélo.
(Michel, Fanny, Christophe Herlin)

12 juin. Groupe de travail vélo. Les contresens des rues Neuve, Foch, Crépy et de l'Hôtel de Ville sont en cours de réalisation. Le contresens de l'avenue de Mont- à-Camp sera réalisé en 2007. Des bandes cyclables seront marquées en 2006 avenue Salengro. Une étude de bandes est demandée avenue de la Délivrance. Des plateaux complèteront l'aménagement ultérieurement.
Validation de pistes cyclables rue Lavoisier et rue Jules Guesde entre Lavoisier et Thomas. Les contresens des rues Anatole France, Martyrs de la Résistance, Rousseau, Diderot, Pasteur et Papin restent à l'étude.
Présentation d'un projet de bandes cyclables avenue de la République.
L'ADAV, en accord avec la municipalité, demande l'étude de nouveaux contresens rues Henri Ghesquière, du XXe Siècle, Philippe de Girard, Jacquard et Gallieni pour favoriser les liaisons entre le centre-ville et le Marais. Demande d'études de contresens rue des Wattinettes et Thomas pour faciliter les liaisons avec l'avenue de Dunkerque.
Afin de faciliter la desserte de la Zone du Grand But, demande de contresens rue Defrenne, de mise en valeur de la passerelle piétons-vélos qui enjambe la rocade Nord-Ouest au bout de la rue Defrenne et d'aire piétonne autorisée au vélo chemin du Romarin. Le prochain GTV prévu en novembre permettra de fixer un calendrier des prochaines réalisations.
(Michel, Christophe Herlin)

passerelle piétons-vélos qui enjambe la rocade Nord-Ouest

Loos

5 juillet. Faculté de médecine. L'ADAV demande que les râteliers soient remplacés par des arceaux, et d'en implanter d'autres dans la cour devant la cafétéria et derrière la médiathèque. Elle transmet un cahier des charges avec les critères nécessaires au choix des arceaux.
(Fanny et Pascal Coquerelle)

Marquette

11 mai. Ville de Marquette. Présentation de la démarche des cyclofiches. La Ville est favorable au contresens proposé rue de Quesnoy.
L'ADAV est sollicitée pour proposer un article pour le bulletin municipal expliquant comment protéger son vélo du vol et pour proposer des lieux d'implantation d'arceaux. Elle demande également l'étude d'un contresens rue Peters pour faciliter la liaison avec la Marque. LMCU est sollicitée pour en étudier la faisabilité. (Michel et Fanny)

Ronchin

30 juin. Commission de sécurité. L'ADAV est invitée pour prendre connaissance du projet de contresens de type cohabitation dans la future zone 30 de la rue Louis Braille qu'elle avait demandée à LMCU. C'est également l'occasion de défendre le contresens existant rue Zola et de demander au maire qu'un Groupe de travail vélo se mette en place. Le Maire est réceptif à notre demande.
(Michel et JM Van Nieuwenhove)

Roubaix

5 mai. Groupe de travail vélo
Présentation des projets de contresens rues Foch, Vaillant et de contre- allée du boulevard De Gaulle. Présentation d'une étude visant à prolonger les bandes cyclables de l'avenue des Nations Unies jusqu'aux carrefours. La municipalité en accepte le principe. Nouveau débat sur la possibilité de réaliser des contresens Grand Rue et rue du Vieil Abreuvoir. La Ville entérine notre proposition et demande à LMCU de concrétiser la matérialisation de ces projets. L'ADAV demande la réalisation d'un contresens dans le projet de mise à sens unique de la rue Rémy Cogghe. (Michel)

30 juin. Réunion pour préparer la semaine de la mobilité du 16 au 22 septembre. L'ADAV propose l'organisation d'une Broc le samedi 16 septembre sur la Grand'Place et d'actions de promotion du vélo à destination des adultes et des scolaires. (Sébastien)

Valenciennes

11 mai. Ville de Valenciennes. Rencontre avec le Directeur des Services techniques pour solliciter un groupe de travail vélo.
La ville est favorable à une telle commission et propose de nous associer en amont pour définir les itinéraires cyclables dans le PDU et dans le plan de circulation du centre-ville, en concertation avec le SITURV (Syndicat de transports en commun).
(Michel, Fanny et Alain Legrand)

3 août. Repérage et mesures des rues du centre-ville pour établir une liste de propositions d'aménagements cyclables à la municipalité.
Découverte du nouveau tramway qui offre la possibilité d'accès aux cycles en dehors des heures de pointe. L'aménagement du site propre réservé au tramway rend la circulation des cycles difficile dans le centre-ville. Les cyclistes se retrouvent sur des voies de 3 m qui n'offrent pas la possibilité de se faire doubler en sécurité par les automobilistes. En périphérie, les voies du tramway sont doublées d'aires piétonnes (qui ressemblent à s'y méprendre à des voies vertes) offrant des liaisons cyclables en site propre.
(Michel, Sébastien et Alain Legrand)

Villeneuve d'Ascq

11 mai. Réunion d'usagers cyclistes
Nous constatons que nos demandes lors des commissions lancées à Villeneuve d'Ascq pour développer la pratique du vélo n'aboutissent pas ou restent sans réponse. Nous convenons de la nécessité de relancer la municipalité pour instaurer un véritable groupe de travail vélo avant de passer à des actions plus musclées.
(Michel et Frédéric Devred)

Wambrechies

26 avril. Ville de Wambrechies. Rencontre avec le Maire, Vice-Président communautaire de la Voirie et des Espaces publics. L'ADAV insiste sur le besoin en cartes et en signalisation pour communiquer sur les itinéraires cyclables aménagés dans la Communauté urbaine. Différents projets sont évoqués pour Wambrechies : projet de liaison cyclable entre le Vert Touquet et le centre-ville et le long de l'aérodrome vers Marcq-en-Barœul. Le prochain pont qui reliera la rue du Vert Galant à la rue de Quesnoy sera équipé de bandes cyclables et devrait permettre des échanges avec les halages de la Deûle.
(Michel, Fanny et Benoît Cousin)

LMCU

2 mai. UC. Comité de pilotage de l'étude sur les 30 km de véloroutes et voies vertes à aménager dans la métropole. Présentation des itinéraires et de leurs variantes de tracé. La priorité est donnée, conformément aux préconisations de l'ADAV, à la réalisation de voies vertes (site propre) avec une ossature constituée par le réseau fluvial de la métropole complétée par des radiales permettant de desservir et relier les différents sites gérés par l'Espace naturel (Parc de la Deûle, Val de Marque, Pré du Hem…). (Michel et Fanny)

10 mai. UTLS. Réunion de travail. Lille : étude de l'emplacement des abaissés de bordure à prévoir lors de la fermeture de la place de la République pour préserver les itinéraires traversants des cyclistes. (Michel et Fanny)

16 mai. Unité centrale. Présentation de l'aménagement de la ZAC du Pavé Stratégique à Marcq-en-Barœul. A notre demande, une piste sur trottoir est prévue le long de la RN 17 en direction de Lille en plus de la piste bidirectionnelle initialement proposée de l'autre côté pour desservir la ZAC. Le Pavé Stratégique sera également doté d'une piste cyclable bidirectionnelle.
(Michel et Fanny)

24 mai. UTRVA/UC. Réunion de travail. Wasquehal : présentation du projet du Conseil Général d'aménagement de la rue du Molinel avec

des bandes cyclables et des plateaux ralentisseurs. Projet de zone 30 rue de Marcq-en-Barœul. Forest sur Marque : présentation du projet de réalisation de plateaux pour sécuriser la traversée de la commune. Villeneuve d'Ascq : projet de zone 30 rue de Babylone. (Michel)

30 mai. UC / Grands travaux. Wattrelos :
Présentation du projet de création de la Voie du Centre qui doit relier la rue Gustave Delory à la rue de Mouscron. Le projet intègre une piste cyclable et une allée piétons-vélos. L'ADAV demande à ce que l'allée piétons-vélos soit pourvue d'un revêtement roulant. (Michel).

7 juin. UTLS. Réunion de travail sur les projets des villes hors Lille au programme pour 2008.
Faches : contresens rue Hoche et rue du Colombier actés.
Demandes de bandes rue Foch et rue du Pont. Zone 30 rue de Verdun actée, le stationnement est matérialisé.
Houplin-Ancoisne : piste rue du Cimetière et rue Marx Dormoy.
La Madeleine : Zone 30 trop étroite pour autoriser des contresens. L'ADAV souhaite être associée à l'aménagement du cheminement le long de la Deûle au niveau de la Carrière Desquiens.
Lesquin : demande de contresens rue Curie mais l'entrée du bus l'empêche. Le contresens rue Pompidou est proposé à la Mairie.
Lezennes : demande de contresens rue Faidherbe (à niveau) et de cour urbaine rue Ferrer.
Loos : Etude de sécurité programmée sur la rue Ghesquière, L'ADAV souhaite y éviter les terre-pleins centraux.Contresens rue Lamartine et rue Colonna Ornano autour du marché (et éventuellement rue Zola à terme). L'ADAV souhaite que les emprises sur les itinéraires demandés en double sens en Groupe de travail vélo soient maintenues (rues Gambetta et Calmette).
Ronchin : demande de contresens dans les rues Braille et Salengro.
Seclin : L'ADAV souhaite être associée dans le cadre du réaménagement de la rue Hengès. Avenue de la République, dans le sens de la montée en direction d'Avelin, l'ADAV demande à réduire l'ilôt pour marquer des logos vélos. Nos demandes de contresens rues Curie et Carnot sont prises en comptes.
(Michel et Fanny)

13 juin. Service Cadre de vie. L'ADAV apporte des précisions sur les itinéraires concernés par l'étude des véloroutes et voies vertes menée par l'Espace Naturel Métropolotain. L'ADAV fournira un diagnostic des ruptures de continuité le long du canal de Roubaix sous forme de cyclofiches et demande une nouvelle fois à être associée aux comités techniques.
(Michel et Fanny)

14 juin. UC / Grands travaux. Réunion de mise au point sur le projet de la rue Galilée existante et prolongée à Loos. La demande de piste formulée en enquête publique et reprise par la Ville de Loos en juin intervient trop tard dans la phase de concertation du projet, qui prévoyait des bandes. Le phasage de la concertation concernant les projets soumis à enquête publique est redéfini et l'ADAV ne maintiendra pas sa demande de piste. (Michel, Fanny et Pascal Coquerelle)

19 juin. Service Cadre de vie. Comité de pilotage de l'étude Micro - PDU Euralille. L'ADAV insiste sur le besoin actuel en stationnement et en offre de services en faveur de l'inter-modalité autour des gares, ainsi que sur celui d'une signalétique pour indiquer les moyens de franchir les coupures urbaines. (Fanny)

2 juillet. Service Cadre de Vie. Comité technique du Micro Plan de Déplacements Urbains (PDU) sur le CHR.
L'ADAV évoque le problème du stationnement sur ce secteur.
(Michel et Pascal Coquerelle)

5 juillet. UTRVA/UC.

L'Adav y était

Réunion de travail.
Roubaix : étude du projet de contresens de la contre-allée de l'avenue De Gaulle avec une traversée vélos/piétons vers le parvis Baudelaire et la rue de Cambrai. Projet de contresens rue de Lille, discussion sur son accessibilité. Demandes de contresens rue Regnault devant le collège et rue H. Martin. Notre demande de contresens rue Cogghe est à l'étude. Croix : demande de contresens rue de l'Ecluse. Suite à notre demande, une bande cyclable dans le sens de la montée, rue Jean Perrin, devrait voir le jour malgré le refus initial de la municipalité.
Débat sur la matérialisation des traversées cyclables et sur l'opportunité de réaliser des contresens dans tous les projets de voirie quand cela répond aux normes édictées par LMCU et ce même s'il ne s'agit pas d'itinéraires structurants. L'ADAV souhaite une généralisation des contresens aux rues de desserte pour faciliter les déplacements des riverains.
(Michel et Fanny)

7 juillet. UTLS.
Programmation 2007 à Lille. Bois Blancs : Avenue de Bretagne, l'ADAV demande des pistes unidirectionnelles plutôt que la bidirectionnelle envisagée. Pont de Dunkerque, une bande en direction de Lille est prévue, et l'ADAV souhaite ménager le débouché du Quai de l'Ouest. Lille Centre : Place Schuman, l'ADAV demande la liaison à double sens entre la rue Tenremonde et le Nouveau Siècle, et dans la rue de la Chambre des Comptes. L'ADAV demande aussi des contresens dans les rues Thiers et de la Baignerie mais elles sont hors projet. Boulevard Carnot, le concepteur prévoit un couloir bus à contresens, avec une voie et une bande cyclable dans l'autre sens. Rue du Molinel, l'ADAV s'assure de la réalisation des sas. Avenue Jouhaux : le square sera remanié pour aménager une continuité cyclable. L'ADAV souhaite y être associée. Des bandes sont prévues sur le pont du Faubourg de Béthune. Fives : Place du Prieuré, rues des Dondaines et Rabelais : emprise insuffisante pour des contresens. Lille Sud : Rue Combemale : projet de piste à contresens jusqu'à la place de Verdun. L'ADAV demande à la prolonger par un contresens vers la rue Courtois en direction de Lille Sud. Hellemmes : demande du maintien de l'itinéraire rue Chanzy par un contresens dans le section où le sens unique serait inversé. Demande à ce que la bande cyclable de la rue Jules Guesde soit transformée en contresens.
(Michel et Fanny)

aménagements cyclables rue Nicolas Leblanc (Lille)

17 juillet. Grands travaux. Repérage avec la Communauté Urbaine de l'itinéraire de la future Liaison Intercommunale Nord Ouest (L.I.N.O.) entre Lambersart et La Made-leine. L'ADAV est favorable à cet itinéraire en site propre mais souhaite un revêtement lisse et roulant pour favoriser l'usage utilitaire du vélo en lieu et place du revêtement en stabilisé envisagé.
(Michel et Fanny)

19 juillet. UTML. Réunion de travail. Suivi des cyclofiches envoyées suite à la rencontre avec la ville de Marcq-en-Barœul concernant les marques d'une section manquante de bande rue Ducroquet et de sas boulevard Clemenceau. Les travaux sont réalisés cet été. Pour la circulation des cyclistes rue Derain, il faut envisager une aire piétonne. Rue de la Rianderie, seul le phasage du feu au carrefour du Grand Boulevard est encore à étudier pour autoriser un contresens. Rue du collège à Château Rouge, l'ADAV demande la maintien des bandes sur la chaussée en zone 30 sous le passage de l'autoroute, en plus de la passerelle du projet de maillage Bleu qui facilitera la liaison le long de la Deûle. L'ADAV est favorable aux sas aux feux permettant le passage alterné du pont sur la Marque. Entre Saint-André et Marquette, l'ADAV est satisfaite des bandes prévues dans l'aménagement de la ligne à haut niveau de service, bien qu'elle n'aie pas été associée en amont, mais demande à ce que celles-ci soient prolongées jusqu'au giratoire avec l'avenue Saint-Pierre. L'ADAV approuve aussi le projet de voie verte entre Village en Flandres et la rue d'Ypres.
Notre demande de contresens rue Collet à Hallennes-lez-Haubourdin sera réétudiée suite aux nouvelles normes sur les contresens édictées par LMCU. (Michel et Fanny)

19 juillet. Unité centrale. Présentation du projet de triptyque sur la cohabitation entre camions et vélos que l'ADAV va réaliser à partir de septembre grâce au soutien de la Préfecture du Nord et de la Sécurité Routière. Analyse des accidents sur la métropole impliquant un cycliste et un camion.
(Michel et Fanny)

26 juillet. Rencontre avec l'Agence Deleval missionnée par LMCU pour étudier le réseau de 30 km de voies vertes sur la métropole. L'ADAV apporte des précisions sur le choix des itinéraires, des revêtements et des difficultés qui entravent actuellement la circulation des cycles sur les chemins de halage. (Michel)

26 juillet. Unité Centrale. Réunion de travail avec présentation pour avis de différentes études.
Lille : projet de pistes cyclables bidirectionnelles entre le Romarin à La Madeleine et Euralille avec jonction vers le siège de LMCU. Contresens sur la totalité de la rue des Sarrazins, rue Druon.
Lomme : contresens rue James Watt, pistes cyclables rue Lavoisier.
Loos : les contresens Lalo, Bracke-Desrousseaux et Grâce sont retenus dans la programmation de la municipalité. Présentation de l'étude de contresens rues Gambetta et Bazinghien, de Verdun, du Sentier Leclercq.

9 août. Grands travaux. Repérage avec la Communauté Urbaine de l'itinéraire de la future Liaison Intercommunale Nord Ouest (LINO) entre Loos, Haubourdin et Sequedin.
(Michel, JP. Verhille, P. Coquerelle)

Conseil Général du Nord

3 mai. Subdivision de Tourcoing. Réunion de travail pour définir la matérialisation des bandes et des logos vélo sur le boulevard de Metz à Roubaix.
(Michel et Raymond Bodart)

4 mai. Lille. Réunion de travail avec la Direction de la voirie pour mettre en œuvre le partenariat entre l'ADAV et le Conseil Général. (Michel et Fanny)

13 juin : Subdivision de Tourcoing ; Réunion de travail. Présentation pour avis de différentes études.
Halluin (RD 945) : projet de réaménagement de la rue de la Lys avec sur une partie des bandes qui s'inséreront dans les giratoires.
Mons-en-Barœul : les bandes de la rue Coty seront de nouveau matérialisées suite à la modification du carrefour avec la rue Schweitzer.
Bousbecque (RD 64) : les bandes prévues sur la rue de Linselles s'intègreront au giratoire.
Bondues (RD 9) : projet de bandes rue de l'Abbé Six.
Wasquehal (RD 48) : projet de bandes rue du Molinel et demande de les intégrer dans les giratoires.
Tourcoing : projet de pistes sur le pont du Tilleul avec demande pour insertion dans les giratoires.
Baisieux (RD 941) : projet de mise en zone 30 de la traversée de la commune et étude du raccordement des pistes existantes de part et d'autre. (Michel)

14 juin. Unité territoriale de Lille. Réunion de chantier. Roubaix (RD9).
Vérification de la conformité des accès et débouchés des pistes cyclables sur les giratoires. (Michel)

L'Adav y était

14 juin. Unité territoriale de Valenciennes.
Présentation du partenariat, de la concertation en amont sur les projets de voirie et sur la démarche des cyclofiches engagée de manière pilote sur l'arrondissement de Valenciennes. (Michel et Fanny)

15 et 22 juin. Réunions de préparation de la journée d'échanges techniques.
(Michel et Fanny)

23 juin. Matinée d'échanges techniques réunissant 25 techniciens des différentes unités territoriales de voirie du Département. Présentation des principes d'aménagements par le Conseil Général, puis par l'ADAV, de la notion d'itinéraire cyclable et des avantages et inconvénients de chaque type d'aménagements qu'il comporte. Débats autour de cas concrets avec plus de 80 photos.
(Michel et Fanny).

4 juillet. Unité territoriale de Valenciennes.
Réunion de travail sur différents projets.
Saint-Amand : RD 955, projet de pistes unidirectionnelles au lieu de la piste bidirectionnelle existante. L'ADAV demande à ce que les pistes prévues soient prolongées en bandes amenées jusqu'aux carrefours et jusqu'aux giratoires plutôt que d'être interrompues aux différents points durs. L'ADAV souhaite une insertion directe du giratoire existant vers la piste et demande des insertions plus longues.
RD 169, l'ADAV signale un panneau qui dépasse sur la piste cyclable dans la descente du pont sur la voie ferrée en direction de Saint Amand.
Thiant Maing (RD 40 – RD 259) : projet de pistes cyclables unidirectionnelles entre les deux communes pour desservir le futur collège. L'ADAV demande à ce que les aménagements autour du giratoire soient bidirectionnels et la modification des angles droits lorsque la piste change de direction.
5 juillet : Subdivision d'Armentières / DDE. Visite de terrain des aménagements cyclables longeant la RN 41.
(Michel, JP. Verhille)

6 juillet. Direction de la voirie. Présentation du projet de triptyque sur la cohabitation entre camions et vélos. (Michel et Fanny)

Préfecture Sécurité routière

28 mai. Inauguration de la Maison de la Sécurité routière, 189 bd de la Liberté à Lille. (Fanny, Philippe Delrue et Olivier Dutel)

Région Nord Pas de Calais

18 mai. Lille. Colloque des itinéraires du développement durable :
«Mobilité, transports et développement durable».
Présentation des conventions de partenariat de l'ADAV par Michel au sein de l'atelier « La place de l'usager et des citoyens dans la politique de transports », et participation à l'atelier *«Mobilité contrainte, mobilité choisie»*.
(Michel, Fanny, Elise, Yves)

22 mai. Canal de Roubaix. Repérage avec la Région des ruptures de continuité sur l'itinéraire de la voie verte prévue le long du Canal de Roubaix, en vue d'une visite de terrain avec élus et techniciens.
(Michel et Fanny)

1er juin. Comité de pilotage pour la conduite de l'étude d'Altermodal sur les moyens pour la Région de développer l'usage du vélo en ville. (Michel et Fanny)

28 juin. Présentation du schéma régional de transport qui intègre un réseau de Véloroutes et Voies Vertes. (Michel)

PDU : Plan de Déplacements Urbains
CUA : Communauté Urbaine d'Arras
LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine
UC : Unité centrale
UTTA : Unité territoriale de Tourcoing Armentières
UTRVA : Unité territoriale de Roubaix Villeneuve d'Ascq
UTML : Unité territoriale de Marcq La Bassée
UTLS : Unité territoriale de Lille Seclin

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I	H	O	L	L	A	N	D	A	I	S
II	E	N	I	A	M	O	R	■	N	I
III	U	■	E	N	■	T	A	L	O	N
IV	R	E	N	D	■	I	I	■	B	U
V	O	M	■	I	R	O	N	I	S	E
VI	V	I	L	S	■	N	■	L	E	U
VII	E	T	E	■	O	N	G	■	R	S
VIII	L	■	S	U	R	E	L	E	V	E
IX	O	U	T	I	L	L	A	G	E	S

AGENDA

plus d'infos sur : www.droitauvelo.org

- 16 /22 septembre
Semaine de la Mobilité
- Samedi 16 septembre
Broc'à Vélo à Roubaix, place de la Liberté 9h à 12h. Stand de marquage contre le vol.
- Mardi 19 septembre
Secteur République mode d'emploi : sortie nocturne. Départ Place Richebé 20 h, durée 1 h.
- Vendredi 22 septembre
Stand ADAV à Roubaix toute la journée, place de la Liberté. En soirée, débat **"Le vélo et la santé"**
- Dimanche 24 septembre
Avec l'AF3V, balade jusqu'en Belgique le long du canal de Roubaix . Pique-nique à la ferme.
- Dimanche 24 septembre
stand de l'ADAV et marquage contre le vol à la braderie de Faches-Thumesnil
- jusqu'au 30 septembre
jeu gratuit avec la Fubicy **"Le vélo c'est la santé".** ***Bulletins et urnes à la MRES, à l'Hôtel de Ville, à Ch'ti vélo et au Café Citoyen. Participation sur internet*** **www.fubicy.org**
- 30 sept. au 7 octobre
Cyclotour pour la paix en région Nord-Pas de Calais Martin 06 22 13 32 33
tsering2@wanadoo.fr

Les articles pour le prochain Heurovélo (n°53) doivent nous parvenir avant le 20 décembre 2006

ECO-LOGIQUE

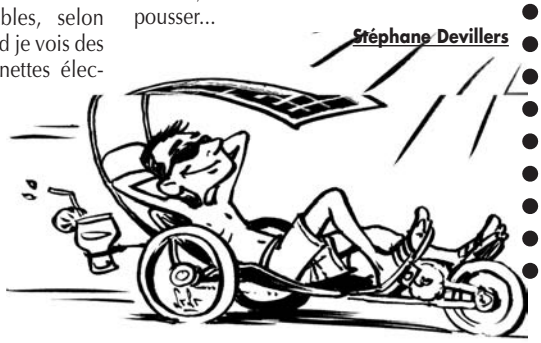
Vélo électrique, vélo «atomiquement» assisté

Réaction à l'article **«Le vélo électrique, véhicule du futur ?»** ***paru dans le N°51***

Avec ses 58 réacteurs, qui contribuent pour près de 80 % à sa production d'électricité, la France détient le triste record du pays le plus nucléarisé au monde par rapport au nombre d'habitants. Cette situation est une exception purement française. Nous sommes le seul pays au monde à miser autant sur le nucléaire. Et malgré l'absence d'informations sur ces risques, nous savons que cette énergie est la plus dangereuse à produire, à recycler, à stocker et est loin d'être la moins chère (le programme nucléaire est le principal bénéficiaire du budget civil, et il monopolise plus de 90 % des budgets de recherche, contre 1 à 2 % pour les énergies renouvelables, selon l'ADEME). C'est pourquoi quand je vois des gens se balader sur ses trottinettes électriques dans le parc de la citadelle, ou quand j'entends certains s'émerveiller pour cette merveille technologique qu'est l'E-Bike, fruit amer d'une idée marketing (surfant sur l'idée que le futur c'est cool) concue pour les assistés consuméristes que nous sommes, ça me donne envie d'arracher mes tomates. Alors en plus, lire dans notre journal qui fait la promotion du vélo (donc d'une certaine idée de l'écologie), ce genre d'article, je vais finir par les traiter...ces tomates.

Alors oui au vélo, mais non au vélo atomique ! Pour ceux qui veulent plus de confort, restez chez vous ou faites-vous pousser...

Stéphane Devillers



NDLR : Voilà un bon sujet de polémique (!), qui pourrait faire réagir celles et ceux dont la condition physique ou un handicap ne permet pas la pratique du vélo « normal » en terrain vallonné par exemple, et pour qui le vélo électrique serait bien plus économe et convivial que l'automobile...
www.droitauvelo.org/forum

Un aller-retour vite fait !

Message destiné aux inconditionnels de la voiture et aux touristes optant pour les voyages aériens.

Ci-dessous, un extrait d'un article (recueilli par Claire Lesegretain) concernant les dangers de l'effet de serre, paru dans La Croix du 19 Mai 2006 : entretien avec Bernard Saugier, Professeur émérite d'écologie à l'université d'Orsay, co-auteur de **«L'univers n'est pas sourd» .**

"N'avez vous pas l'impression d'une lenteur à se mobiliser sur ce problème, alors même que les dangers sont imminents ?

L'opinion publique est, je pense, largement informée et acquise : elle a compris que l'on est désormais entré dans une ère où les énergies seront rares et chères, et accepte les normes imposées dans l'isolation des maisons ou dans la construction automobile. Mais on vend toujours des 4x4 (consommant plus de 12 l aux 100 km !) et peu de politiques à travers le monde ont osé obliger les populations à réduire leur consommation d'hydrocarbures, tant individuelles que collectivement. Quand on sait qu'un aller-retour en avion Paris-New York, représente pour chaque passager à peu près l'équivalent d'un an d'émission de CO^2 d'une consommation d'essence en voiture, il serait intéressant de s'interroger sur la pertinence de certains déplacements.

Malheureusement, le transport aérien qui représente 2,5% des émissions mondiales et croît de 5% par an) est absent du protocole de Kyoto."

Conclusion : Une personne qui se rend de Paris à New York en avion (aller-retour) réduit à néant la totalité des efforts écologiques d'un cycliste en un an en se passant de voiture. Pour quelles raisons le transport aérien est-il absent du protocole de Kyoto ?

Pourquoi demander à des scientifiques de faire de longues études et des rapports si c'est pour, après, se comporter comme des imbéciles ? Sommes-nous des êtres responsables ? Pouvons-nous affirmer que nous aimons les générations futures sans même leur offrir une chance de survie ?

DV

MONS

Enfin !

Avec l'installation d'une bande cyclable avenue des Acacias à Mons, les cyclistes disposent désormais, sur les grands axes de la commune, d'un réseau cyclable.

Certes, tout n'est pas parfait. Parmi les améliorations encore réalisables, il y a la prolongation systématique des bandes cyclables jusqu'aux intersections (sauf si élus et techniciens considèrent que la fluidité du trafic automobile est plus importante que la sécurité des cyclistes). Il est également possible de réaliser un aménagement cyclable boulevard du général Leclerc et boulevard Alphonse-Gayet. De plus, des portions de très courtes longueurs ne sont toujours pas équipées d'aménagements cyclables. Ainsi le secteur de l'avenue Marc Sangnier situé entre l'intersection du boulevard Napoléon et le rond-point de la rue du Général de Gaulle et le secteur de l'avenue des Acacias situé entre la rue Marcel Pinchon et la rue Jean-Jacques Rousseau dans le sens Villeneuve d'Ascq Lille ne sont pas aménagés. Si les maires des deux mandats précédents ont limité leurs efforts envers les cyclistes à l'aménagement des avenues Robert Schuman et du Chancelier Adenauer, le maire actuel aura incontestablement fait preuve de plus de volonté pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables avec le réaménagement du boulevard Napoléon, des avenues Emile Zola, Marc Sangnier, René Coty et des Acacias et d'une portion de la rue du général de Gaulle, la réalisation de zones 30 efficaces rue du Quesnelet.

Une ombre au tableau : l'absence de contresens cyclables due probablement à l'inexistence de réunions de concertation entre la mairie et l'ADAV. Néanmoins, pour l'attention que vous portez aux usagers vulnérables, merci monsieur le Maire !

Le Dark Vador de l'ADAV

l'heurvélO Journal dérailleur

l'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'AssOciatiOn Droit Au VélO, (ADAV), 23, rue Gosselet 59800 Lille.
Tél : 0 320 861 725 ; fax : 0 320 861 556

E-mail : adavlille@nordnet.fr Site : www.droitauvelo.org
Commission paritaire : ISSN 12510602 ;
périodicité trimestrielle. Conception ADAV.
Le numérO : 2 euros ; gratuit pour les adhérents.
Toute suggestion est la bienvenue.
Directeur de la publication : Benoît Cousin.
Illustration de couverture et des pages 3, 6, 12, 13, 14, 15, 20 : Laurent Libessart. Mise en page : JF Charvet,
Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Pascal Coquerelle, Benoît Cousin, Stéphane Devillers, Jean Dewavrin, Paul Lueur, Yves Maerten, Judicaël Potonnec, Pierre-Antoine Raux, Fanny Steinmetz, Sébastien Torro-Tokodi.

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

Imprimé par CEB. Tirage : 900 ex

Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être sûrs de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de téléphoner avant de vous déplacer : 03 20 86 17 25.
Permanences tous les premiers samedis matin du mois, en même temps que les ateliers.