



N°47

Janvier  
2005

www.droitauvelo.org

# Journal dérailleur l'heure vélo

Assemblée  
Générale  
samedi 22  
janvier 2005  
M.N.E.  
14 h

## SÉCURITÉ

Feux de jour :  
et les cyclistes ?

P2

## LILLE

La bataille  
(de la rue)  
d'Angleterre :  
un non-sens

P3-4

## HAUBOURDIN

Avantages  
aux contresens

P4-5

## VELO

## ROUTES

La journée  
nationale des  
voies vertes  
avec l'ADVA...

et TF1

P11

## HUMEUR

Les Talibans  
du vélo

P12

## ASSO

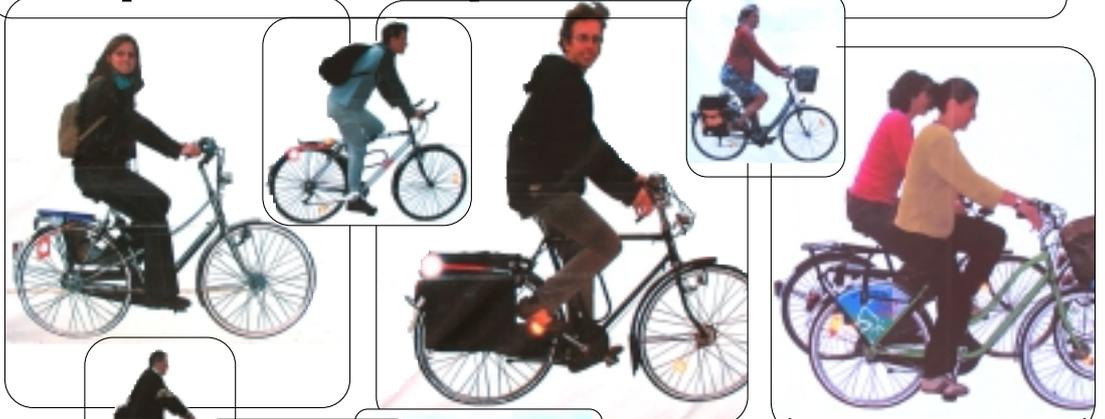
roller/vélo  
même combat ?

P14



LILLE  
2005

## Capitale européenne du vélo ?



BONNE  
ANNEE  
A TOUS  
LES  
CYCLISTES

...  
ET AUX  
AUTRES



Les photos de cette page viennent de la palissade le long du périphérique du chantier d'Euralille

## Semaine de la Sécurité Routière

A la demande du Conseil Général du Nord qui souhaitait organiser des animations dans le cadre de la semaine de la Sécurité Routière, l'ADAV a organisé deux sorties de "remise en selle" et de découverte des aménagements à Villeneuve d'Ascq et à Lille (pédaleurs-organisateurs côté ADAV : Xavier, Yves et Michel). Ces sorties ont été l'occasion de vérifier la "théorie des 6%" (ou celle de l'efficacité des prières des organisateurs) puisque la pluie, la grêle, la neige ont heureusement épargné les itinéraires que nous avions tracés dans les deux villes. Même, il a fait beau... Deux petits tours qui ont donné des idées cycliques à une quinzaine d'agents de Lille et de Villeneuve d'Ascq, auparavant invités à une table ronde sur la sécurité des déplacements à vélo en compagnie de Xavier, Michel et Philippe.



## Accidents mortels

Deux accidents mortels début septembre concernant deux jeunes femmes cyclistes dans la métropole, la première, étudiante à Villeneuve d'Ascq, sur la piste du boulevard des Fusillés et à Marcq en Barœul où là, c'est une factrice à vélo surprise par un camion-toupie. A chaque fois, c'est un camion qui les a atteints, et c'est tout à fait révoltant. La question du danger de ces véhicules en ville est posée quand on sait qu'il existe sur ces engins des "angles morts" qui empêchent une bonne visibilité. Récemment, un constructeur de P.L. annonçait qu'il a mis au point des caméras permettant une meilleure vision. On peut espérer que prochainement cette technique éliminera totalement ce scandale (il n'y a pas que les cyclistes qui sont mis en danger par ces "bahuts"). Il n'empêche que ces camions se comportent souvent comme des "saigneurs" dans les rues, vous frôlant sans vergogne en vous doublant. En attendant ce droit, il est vital de ne pas les doubler par la droite à hauteur des feux rouges et de garder une bonne distance et un contact visuel entre eux et nous, notamment à chaque changement de direction.

YM

## Pleins phares

Tout d'abord, un article paru dans **Vélocité N°78**

### Feux de jour : le "non" des deux roues

Le gouvernement a décidé de généraliser l'usage des feux de jour, hors agglomération, à partir du 31 octobre. La mesure sera d'abord basée sur le volontariat pendant 5 mois. Les rapports d'experts mis en avant par les pouvoirs publics sont contestés. Les expériences faites à l'étranger ne sont pas concluantes pour l'impact sur les "usagers vulnérables". Si les automobilistes s'habituent à adapter leur conduite en fonction de la présence ou non de phares dans leur champ visuel, la FUBicy craint un accroissement du nombre d'accidents graves pour les cyclistes. Les cyclistes craignent aussi la vitesse excessive d'automobilistes rendus trop confiants par le sentiment d'une meilleure perception des autres véhicules. Les motards ont réagi vivement et bruyamment les pre-

miers. La Fédération Française des Motards en Colère qualifie la décision des pouvoirs publics "d'opération d'esbroufe, fondée sur le mensonge et dangereuse de surcroît". Les 19 et 20 septembre, la FFMC a mobilisé dix mille motards dans des manifestations contre cette mesure. Dans une interview au Journal du Dimanche, le ministre des transports Gilles de Robien a rappelé qu'il fallait maintenir cette mesure parce qu'elle permettra, selon lui de "gagner encore entre 300 et 500 vies en France."

Les cyclistes sont bien plus fragiles que les motards. La FFCT vient de demander des explications au ministère, mais ne semble pas pouvoir obtenir un droit de discussion. La contestation ne fait que débuter. La préoccupation des cyclistes est que l'on agisse enfin pour leur sécurité, et non contre leur sécurité. Sur ce plan, c'est le «silence» des Pouvoirs Publics.

A cet article, j'ajoute quelques informations captées lors de journaux télévisés. En Hongrie, l'obligation de circuler en dehors des agglomérations avec les phares allumés a entraîné une surconsommation de carburant

de plus de un pour cent. Bonjour la pollution !

**1% = 3 km/h**

Un présentateur indiquait qu'il suffisait de baisser la vitesse de 3 km/h pour pallier la surconsommation provoquée par l'allumage des phares. Voilà une information qui a dû faire bondir les techniciens urbains qui connaissent la difficulté à faire ralentir les automobilistes.

Connaissant la mentalité de ces automobilistes, la pollution sera un argument bien faible par rapport à l'importance de leur emploi du temps où chaque seconde compte. Sinon pourquoi rouleraient-ils si vite ?

Les piétons, eux aussi, ne gagneront rien. Car, hors agglomération, dans la majorité des cas d'accidents, c'est l'automobiliste qui est surpris par la présence du piéton et non pas l'inverse !

Est-ce finalement pour relancer la consommation de carburant (réduite grâce à la diminution de vitesse constatée suite à l'implantation des radars) que se justifie cette mesure ?

Jean Dewavrin

## Plan de Déplacements Scolaires

MISSION:  
IMPOSSIBLE

### ... faire pédaler parents et enfants vers l'école

Vous avez sept mois pour montrer aux différents partenaires institutionnels qu'il est possible d'inciter les parents d'élèves à emmener leurs enfants à l'école autrement qu'en voiture.

- hein ? quoi ? mais vous êtes fous ? je refuse !

Cette mission, que vous avez acceptée, consiste à infiltrer notamment les réseaux de l'Education Nationale, des Associations de Parents d'Elèves, de différents services de l'Etat (Sécurité Routière, Développement Durable), et à les convaincre que pédaler et marcher vers l'école sont des pratiques qui peuvent être encouragées par un service dédié à cette tâche, situé en milieu associatif, nommé l'ADAV.

Votre mission consistera également à en fournir la preuve.

Soit, à obtenir d'adultes, parents d'élèves ou non, personnels d'éducation ou extérieurs, qu'ils pédalent ou marchent occasionnellement vers l'école avec des enfants dès que les beaux jours reviendront en 2005.

- c'est pas un peu serré comme timing là ? et

comment je fais pour convaincre les parents ?

Pour convaincre les parents, vous userez d'arguments non falsifiés et non monétaires qui ne convaincront qu'une faible partie d'entre eux, notamment : que ces pratiques sont autorisées par le cadres réglementaires existants, qu'elles sont non suicidaires (et même qu'il est possible de réduire les risques encourus par différents apprentissages), qu'elles sont de surcroît favorables à la santé des sujets, à l'épanouissement et à la prise d'autonomie des enfants, à leur responsabilisation sur le plan éco-citoyen et environnemental. Vous êtes autorisés à vous inspirer des pratiques existantes en France ou dans les pays proches.

- Effectivement, ça va pas être facile...

Sachez enfin que vous serez confrontés aux ennemis suivants : La Résistance au Changement, la Surestimation Paradoxe du Danger (à circuler autrement qu'en voiture de nos jours, à cause des voitures), la Crainte du Froid et de l'Effort Physique, l'Opposition Systématique (à toute proposition extérieure), le Déni d'Etat d'Urgence Environnemental (appuyé sur le félicisme progressiste ambiant), entre autres monstres enfantés par la Modernité.

- Et je serai payé combien ? quoi ? seulement ? mais vous êtes fous !

Xavier Leleu

Voir la page consacrée à la présentation de l'action PDS à l'adresse :

<http://droitauvelo.org/pds>

## Nous le constatons chaque jour : dans la métropole lilloise, les cyclistes se font plus nombreux.



Il semble que les vélos achetés ou ressortis des greniers lors de la belle année 2003 soient toujours en activité quelle que soit la saison : air du temps, prise de conscience de l'absurdité économique et environnementale de certains modes de déplacement urbain, sans doute... Mais aussi, petit à petit, une meilleure prise en compte des cyclistes par nos élus commence à porter ses fruits (même si, comme on l'a constaté cet automne - rue d'Angleterre à Lille -, certaines réticences subsistent). Se déplacer à vélo ne doit pas être une contrainte ni un danger, mais rester ou redevenir un plaisir.

### Liberté de ton.

Modestement, l'A.D.A.V. estime avoir sa part dans ce "frémissement" : c'est ici pour moi l'occasion de remercier Yves Maerten, président de 2002 à 2004, qui s'est dépensé sans compter pour que l'association réussisse le difficile virage du partenariat avec les institutions tout en gardant sa liberté de ton.

A sa demande, j'ai accepté de prendre la relève, et d'aider l'A.D.A.V. à poursuivre ses objectifs de promotion du vélo en milieu urbain et périurbain (création de véritables itinéraires, développement et généralisation des contresens, complémentarité vélo-rail, reconquête des chemins de halage, etc...), et à participer ainsi à l'avènement d'une ville agréable et d'une planète économe et responsable.

Le financement de l'association est maintenant pour l'essentiel assuré par des subventions et des conventions de partenariat ; celles-ci sont nécessaires pour salarier nos chargés de mission (fin du régime des

emplois-jeunes), et nous permettent aussi de diversifier nos activités : concertation avec les organismes publics sur les aménagements, promotion du vélo en milieu professionnel et en milieu scolaire...

En effet, le personnel de l'A.D.A.V. s'étoffe : nos chargés de mission, Julien Dubois et

Michel Anceau, sont devenus des interlocuteurs redoutables des techniciens et des élus : leurs avis sont maintenant souvent sollicités avant les prises de décision.

Notre ancien président, Yves, s'attaque à une tâche colossale : les Plans de Déplacements d'Entreprises, ou comment redorer le blason du vélo pour les trajets professionnels et domicile-travail.

Xavier Leleu, avec l'aide financière du Conseil Régional, est chargé de développer des Plans de Déplacements Scolaires : rêvons que bientôt, grâce à lui, tous les petits nordistes rejoindront, sans honte ni parents angoissés, l'école à vélo.

### Indépendance et crédibilité

Par ailleurs, notre association ne conservera son indépendance et sa crédibilité que par le nombre, la qualité et la diversité de ses adhérents ; il est important de parler de l'A.D.A.V. autour de nous et de susciter de nouvelles adhésions. Un de mes souhaits pour les années à venir est qu'un plus grand nombre d'entre nous puisse prendre des responsabilités, même modestes, dans l'association, que ce soit pour devenir correspondant local ( dans une commune ou un quartier ), suggérer des actions ou participer à leur mise en place, alimenter notre site internet ou notre journal...

Et, pour bien commencer, retrouvons-nous nombreux à l'Assemblée Générale du samedi 22 Janvier. Bonne année cycliste à tous.

Benoît Cousin

## Trois ans de bonheur

Voilà bientôt trois ans, JP Verhille me demandait de le remplacer à la présidence de l'ADAV.

Accusant une récente fin de CDD, j'acceptai avec un peu d'angoisse la lourde mission de défendre la cause des cyclistes urbains de ch'Nord.

Pendant 3 ans, j'ai beaucoup appris auprès des adavistes qui m'ont aidé à rentrer dans les nombreux dossiers que l'ADAV traite régulièrement : réseau, sécurité, fêtes et promotions du vélo, véloroutes, voies vertes, tourisme, etc...

Merci donc à Michel et Julien qui ont su m'initier avec patience aux grands principes d'organisation, merci aux membres historiques de l'ADAV bien sûr (on ne va pas les citer, ils en rougiraient).

Au cours de ma présidence, j'ai découvert et négocié avec les associations belges, monté des projets, rencontré des partenaires politiques et des techniciens. Qu'ils soient ici tous remerciés de leur collaboration et de leur soutien à la cause vélo.

Aujourd'hui, je souhaite développer le vélo dans l'entreprise, inciter les chefs d'entreprise à aider leurs salarié(e)s à préférer le vélo pour se rendre au travail. Cette nouvelle expérience professionnelle sera testée au cours de l'année 2005.

### Des Plans de Déplacements d'Entreprises

Pour sensibiliser le monde du travail en ville, j'ai donc conçu avec l'aide technique de François-Xavier (MNE-CES-GEA) un dépliant qui présente les grandes lignes de cette action.

Si, vous, cher(e) adhérent(e), vous pensez que votre entreprise ou votre administration peut être intéressée par une présentation et par un accompagnement de cette démarche d'"économie durable" (enquête, conférence, essais de différents vélos de ville, sorties pédagogiques axées sur la sécurité) et d'écologie urbaine, n'hésitez-pas à me contacter, je vous ferai parvenir

ce document à vous ou à la personne concernée (DRH, Comité d'entreprise, syndicat,...).

Je voulais enfin remercier Benoît Cousin d'avoir accepté de prendre la présidence de l'ADAV.

A l'heure où le monde associatif rame de plus en plus, accepter ce poste très prenant est un geste fort empathique.

YJM



# La bataille (de la rue) d'Angleterre

Sous ce titre épique se cache en fait un épisode peu glorieux de la politique cyclable lilloise. Des querelles politiques internes à la majorité municipale ont jeté les éphémères contresens cyclables du Vieux-Lille au centre d'une invraisemblable tempête médiatique... La cause des cyclistes lillois s'en serait bien passée !

## La concertation

Depuis 2001, de refus en report de projet, l'ADAV désespérait de voir un jour la réalisation de contresens cyclable de type cohabitation sur Lille.

Fin 2003, au cours du Groupe Travail Vélo les services techniques communautaires proposent d'expérimenter les contresens cyclables dans tout un secteur du Vieux-Lille. L'idée n'est pas mauvaise : en généralisant d'un coup les contresens, les automobilistes sont susceptibles d'être plus vigilants aux intersections. Reste à déterminer dans le détail les rues qui ne se prêtent pas à l'expérimentation. L'ADAV se dit intéressée et la Ville de Lille représentée par Marc SANTRE adjoint en charge des déplacements, donne son accord pour que la Communauté poursuive son étude. Cependant au GTV suivant, la Communauté urbaine refuse les cyclistes à contresens dans les rues ayant une largeur inférieure à 3,50 m... Ce qui revient à ne retenir dans ce quartier historique que les axes où le trafic est le plus dense. Mais la Communauté urbaine et la Ville de Lille pensent qu'en commençant par ces rues plus importantes, l'expérimentation sera plus visible et donc plus pédagogique pour le public et les automobilistes.

L'ADAV essaiera alors, en vain, de réorienter l'expérimentation sur des rues de desserte locale à la circulation apaisée qui se prêteraient mieux à une première implantation de cet aménagement encore inconnu à Lille. Enfin même si les contresens cyclables retenus seront impressionnants et inconfortables, ils ne seront objectivement pas dangereux pour les cyclistes. Aussi, malgré ses réserves, l'ADAV se déclare favorable à leur réalisation.

## Suppression des contresens

Plus de deux semaines avant la mise en place effective de ces contresens - qui aura lieu le lundi 20 septembre- la Communauté urbaine installe des panneaux à flash clignotant signalant la circulation prochaine des cyclistes à contresens. De leur côté des adhérents de l'A.D.A.V. (Elise Défossez, Xavier Leleu, Sébastien Torro et Jean-Baptiste Boulange) distribuent dans les boîtes aux lettres des riverains les plaquettes d'information "Le bon sens des contresens".

Et le mercredi 22 septembre -journée sans voiture- l'A.D.A.V. inaugure officiellement ces nouveaux aménagements avec la presse.

Le 27 septembre c'est le coup de tonnerre : on apprend que l'ensemble des élus verts lillois de la majorité a décidé de boycotter le Conseil municipal suite à la décision de Martine AUBRY de supprimer ces nouveaux contresens. Dans la foulée, la Ville suspend tous les autres projets cyclables... dans l'intérêt de la sécurité des cyclistes bien-sûr ! Pendant cette tempête médiatique, des élus, des journalistes et autres spécialistes autoproclamés en sécurité routière s'épancheront sur la dangerosité supposée des contresens cyclables. Finalement, après quelques échanges par presse interposés, la majorité municipale se réconcilie avec sa composante verte. Tout est bien qui finit bien. Et les cyclistes dans tout ça ?

## Triste bilan

Après un tel "bin's" (dixit Martine AUBRY), une impression générale de gâchis domine : la politique cyclable de la Ville tourne désormais au ralenti.

L'expérimentation du Vieux-Lille est bien-sûr définitivement oubliée. Les travaux de



Des panneaux bien vite démontés

la piste cyclable à contresens de la rue Solferino ont été interrompus et suspendus pendant six semaines. A cause de ce retard, la bande cyclable à contresens de la rue du Port qui devait être réalisée au mois de décembre est reportée à mars 2005. La piste cyclable bidirectionnelle de la rue Royale -étudiée depuis plusieurs mois en GTV- ne verra pas le jour (elle devrait néanmoins être remplacée par une bande et un contresens). Enfin le réaménagement du Pont de Tournai avec la création très attendue de bandes cyclables est repoussé... Dans l'intérêt de la sécurité des cyclistes sûrement.

## L'ADAV sur la touche

Malgré nos nombreuses sollicitations, le Maire de Lille n'a jamais souhaité nous recevoir. Sans volonté affichée de relance de la politique cyclable, notre travail de concertation avec les services techniques communautaires-refroidis par les événements- sera plus difficile. Bref, c'est l'ADAV qui sort affaiblie alors qu'elle avait fait part depuis le début de ses réserves. Un comble !

Elise DEFOSSEZ,  
correspondante locale



Filmer avant que ce ne soit effacé...

## Les contresens cyclables ne sont pas dangereux... surtout dans les rues étroites !

Les contresens cyclables font très peur, car beaucoup craignent des chocs frontaux entre cyclistes et automobilistes. Pourtant, on n'arrive pas à trouver de tels accidents dans les statistiques d'accident. Ce résultat surprenant s'explique aisément. En ville, la sécurité des déplacements repose sur deux principes fondamentaux : la vitesse réduite des véhicules et la visibilité réciproque des usagers. C'est pourquoi les contresens de type cohabitation (c'est-à-dire sans délimitation ou marquage au sol) sont particulièrement sûrs, et cela d'autant plus que les rues sont étroites ! Car dans ces rues, les véhicules roulent forcément lentement et les usagers se voient très bien en se croisant (bien mieux que si un automobiliste dépasse un cycliste).

Bref, en refusant d'autoriser les cyclistes à contresens dans les rues ayant une largeur inférieure à 3,50 m, la Communauté urbaine et la Ville se trompent. A Strasbourg, les premiers contresens ont été installés avec succès dans des rues très étroites, où la largeur ne dépasse pas à certains endroits 2,70 m. Les techniciens auraient tout intérêt à s'inspirer de l'expérience des villes qui ont déjà défriché le sujet.

Frédéric Héran

chercheur à l'IFRESI-CNRS, Lille, auteur en 2002, avec Serge Asencio et Yannick Giess d'un ouvrage intitulé, *Les contresens cyclables*. Avec présentation de 73 cas français, édité par la FUBicy (Fédération française des Usagers de la BICYclette), financé et revu attentivement par l'ADEME et la Direction de la sécurité et de la circulation routière, Strasbourg, 200 p. 23 Euros.

Lille, le jeudi 30 septembre 2004

Madame Martine AUBRY,  
Maire de Lille  
59033 LILLE

Madame le Maire,

Les contresens cyclables contribuent fortement à améliorer la sécurité des cyclistes et des autres usagers. Toutes les études l'ont démontré aisément et de nombreuses villes européennes ont généralisé ce type d'aménagement (80 à 100 % des rues à sens unique dotées de contresens). Jusqu'à présent, la Ville de Lille n'a réalisé prudemment qu'une quinzaine de contresens de type bande cyclable et vient de tenter de réaliser son premier contresens de type cohabitation dans une zone où la vitesse des véhicules est limitée à 30 Km/h.

Si pour commencer le choix de la Ville s'est porté sur la rue d'Angleterre, malgré les réserves émises par l'ADAV, Lille ne peut pas renoncer pour autant à ce type d'aménagement et encore moins à sa politique cyclable. En France, les contresens de type cohabitation sont très répandus à Strasbourg. Il en existe également dans d'autres villes (Nantes, Rennes, Douai...) et surtout, depuis l'été 2003, une trentaine à Bordeaux, dans le centre historique, où pourtant ne circulent pas plus de cyclistes qu'à Lille. Enfin, Paris a obtenu au printemps dernier le feu vert de la Préfecture de Police pour multiplier les expérimentations de tels contresens.

Comme dans les autres grandes villes, la population lilloise est très favorable à des aménagements cyclables. Un sondage SOFRES réalisé en septembre 1997 auprès d'un échantillon représentatif de 1800 individus de 15 ans et plus de la CUDL a révélé que 55 % des habitants de la métropole possèdent un vélo et que 82 % des personnes interrogées souhaitent une augmentation des "itinéraires réservés aux vélos" au nombre desquelles 48 % jugeaient cette action prioritaire, avant l'augmentation des places de stationnement dans les rues, l'élargissement des trottoirs et l'augmentation des voies réservées aux bus (enquête SOFRES - CUDL, 1997).

Il conviendrait de s'appuyer sur ce genre de résultats - ou mieux de les actualiser en réalisant une nouvelle enquête - et de mieux expliquer la politique de déplacement poursuivie par la Ville, pour museler ceux qui accaparent la scène médiatique en s'opposant aux aménagements cyclables et aux efforts de modération de la circulation pourtant indispensables pour améliorer les déplacements, la sécurité et la qualité de vie, non seulement des cyclistes, mais aussi de tous les Lillois.

C'est ce qu'a déjà fait plusieurs fois le Maire de Paris avec succès. Des enquêtes d'opinion concernant la réalisation des premiers couloirs bus et tout récemment sa politique de réduction du trafic auto ont permis de révéler l'appui massif des Parisiens à de telles options et de réduire du même coup les critiques pourtant toujours très virulentes dans cette ville.

Il nous paraît essentiel que votre politique reste en phase avec les aspirations profondes de la population, et en cohérence avec les décisions prises ces dernières années en faveur d'une meilleure répartition de l'espace urbain entre les différentes catégories d'usagers.

C'est pourquoi, nous vous demandons de nous accorder rapidement un entretien à ce sujet.

Dans l'attente de votre réponse, soyez assurée, Madame le Maire, de notre très haute considération.

Benoît COUSIN,  
Président de l'ADAV

## Le courrier de l'ADAV à Martine Aubry

## La réponse de Martine Aubry

CAB/1 MA/VQ/MF.

Lille le 2 décembre 2004

Monsieur le Président,

Je vous remercie de votre lettre du 30 septembre dernier relative aux contresens cyclables. C'est avec retard que j'y réponds et je vous prie de bien vouloir m'en excuser.

Suite à diverses interventions publiques de ma part sur ce sujet, vous avez pu comprendre que le choix de revenir sur certains contresens cyclables, rue d'Angleterre notamment, n'est en aucun cas une décision de principe, mais simplement une décision d'opportunité. Sur le principe, je suis convaincue que les contresens cyclables offrent dans certains cas les meilleures garanties de confort, de visibilité et de sécurité aux cyclistes. D'ailleurs, la Ville de Lille s'est engagée depuis le début du mandat en 2001, sous l'impulsion de l'ensemble de la majorité municipale, dans une politique de déplacement visant à équilibrer la place respective des voitures, des vélos, des bus et des piétons en ville.

Dans le cadre de cette politique de déplacement, un plan vélo a été adopté fin 2002, qui valide notamment le principe du contresens cyclable. Depuis cette date, plusieurs aménagements de ce type ont été réalisés.

Toutefois, au-delà du principe, l'aménagement d'un contresens cyclable doit s'apprécier au cas par cas, et tenir compte des conditions concrètes de circulation et de stationnement dans les rues concernées, tant au regard de la sécurité des cyclistes que des autres usagers.

En l'espèce, j'ai considéré que toutes les conditions n'étaient pas réunies pour qu'un contresens cyclable puisse être aménagé dans certaines rues de Lille, sans générer des risques potentiels pour les usagers.

C'est la raison pour laquelle j'ai, en conscience, décidé d'annuler une décision qui, par ailleurs, n'avait pas été soumise aux procédures habituelles de concertation et de validation interne à la Ville de Lille.

Comme j'ai eu l'occasion de le préciser à plusieurs reprises, le maintien de la circulation en sens unique des rues d'Angleterre, Léonard Danel, Jean Moulin et Alphonse Colas, ne remet absolument pas en cause ni la politique municipale en matière de déplacement, ni la politique d'aménagement cyclable actuellement menée.

Telles sont les informations que je souhaitais vous communiquer en vous renouvelant mes excuses pour cette réponse tardive.

Vous remerciant de votre collaboration précieuse et active et restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Martine AUBRY

**Le rallye des "maisons folies"**

L'ADAV a participé à l'organisation, avec la Ville de Mons-en-Barœul, d'un rallye Maison-Folie le dimanche 12 septembre (trop tôt pour être annoncé dans le dernier Heurovélo !) dont le principe était de faire découvrir aux Monsois ces nouveaux lieux culturels à la mode Lille 2004.

La participation de quelque 70 cyclistes, dont une bonne part de locaux, fut une bonne surprise pour tout le monde. Sous un beau soleil, Jean Dewavrin et moi-même fîmes l'accueil sur le stand de l'ADAV auprès des pédaleurs culturels et vers 9h30, nous partîmes en peloton vers les Maisons-Folies de Villeneuve d'Ascq-La Ferme d'En-Haut, Roubaix-La Condition Publique et Tourcoing-L'Hospice d'Havré sur un itinéraire tranquille et balisé.

Le plus réjouissant de la balade, outre l'accueil des staffs Maison-Folie, fut la découverte pour certains, qu'il existait des itinéraires "bis" pour Roubaix ou Tourcoing plus agréables que le Grand Boulevard.

Une bonne sortie enrichissante à renouveler l'année prochaine.

YM



**Pollution gratuite**

Le carburant utilisé lors du parcours domicile - travail (et retour) étant rarement payé par les utilisateurs de véhicules de fonction, la hausse du cours du pétrole ne risque pas d'inciter ces derniers à changer de mode de transport.

Jean D.



**Etonnant ?**

Un sondage lancé au mois de mai par Le conseil de développement de LMCU auprès des jeunes de la métropole fait apparaître au troisième rang des propositions la nécessité de développer les zones piétonnes et d'organiser un vrai réseau cyclable sécurisé à l'échelle de l'agglomération. Se déplacer en vélo une idée qui fait son chemin.

Olivier Dutel

**Haubourdin adopte le bon braquet**

Lauréate malheureuse de notre vieux clou rouillé il y a de ça quelques années, Haubourdin est en train de changer de braquet.

Tout commença en 2001 lorsque la municipalité nous demanda de lui réaliser un diagnostic sur les cheminements cyclables. Comme bien des études, elle aurait pu finir bien rangée au fond d'un placard d'un quelconque service municipal... Hé bien pour une fois, il n'en est rien ! M. Delaby, nouveau maire et fervent défenseur des déplacements à vélo a décidé de mettre en œuvre nos préconisations. Pour réaliser ce projet, la commune s'est dotée d'un budget de 30 000 Euros pour la réalisation de petits travaux pouvant être pris en charge directement par la municipalité (suppression de bordures donnant accès aux cheminements piétons-cyclistes, réfection et stabilisation des chemins, achat d'arceaux de stationnement...). Pour les aménagements sur la voirie, LMCU est sollicitée. Premiers résultats, la ville a demandé à LMCU de réaliser des contresens cyclables avenue Salengro et rue du Maréchal Juin.

Ces contresens permettent de faciliter les dessertes du lycée Beaupré et de la gare. Manque de chance la réalisation du premier contresens (avenue Salengro) s'opère au

moment de l'épisode peu glorieux de la rue d'Angleterre, plusieurs jours à la une des médias. Pour couronner le tout intervient un accident opposant un scooter à un véhicule quittant son stationnement. Patatras, nouvelle polémique sur les contresens dans l'édition des Weppes de la Voix du Nord. Le contresens cyclable serait-il maudit des médias ?

**Défenseur des contresens**

Pourtant le Maire ne cède heureusement pas à la polémique, défend l'aménagement en rappelant qu'il est interdit aux cyclomoteurs, rappelle les avantages des contresens et diffuse auprès de l'ensemble des riverains un courrier d'information accompagné de la plaquette réalisée par l'ADAV.

Convaincue du bien fondé des aménagements à contresens, la Ville d'Haubourdin décide de répondre favorablement à nos nouvelles demandes de contresens et sollicite LMCU pour l'étude de leur faisabilité (rues du Bocquiau et Ferron).

Michel Anceau

**Une approche renouvelée de l'Espace Public...**

Pour sa 1<sup>e</sup> Rencontre de l'Espace Public, la Communauté Urbaine a invité le 4 novembre Pierre GANGNET, l'architecte de la rue

Faidherbe à Lille.

Quand on entend le bonhomme parler vélo, on se dit que finalement l'aménagement n'est pas si mal. Interpellé par la salle sur l'absence d'aménagement cyclable dans cette artère majeure, l'architecte se lâche : "le vélo, ça ne marchera jamais en France, c'est culturel... il n'y a pas de cyclistes à Lille, d'ailleurs quand je longe (en voiture) la piste cyclable du Grand Boulevard, je n'y vois aucun cycliste... si je fais une voie spécifique pour les vélos, il va falloir que je fasse une voie pour les personnes âgées, une pour les écoliers, une pour les handicapés, une pour les pompiers à l'entraînement..." (sic). Dire que les élus de la Ville de Lille confient la sécurité des cyclistes à de pareils clowns qui réussissent à vendre leur projet avec un discours sur le "partage de l'espace Cui!Cui! les petits oiseaux" (qui sera repris dans la "Com" municipale) et avec de jolis photomontages... qui n'oublent jamais de placer bien en évidence un cycliste ! Ils feraient mieux d'être plus vigilants, les élus...

Julien Dubois

**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  
59700 Marcq en Barœul  
Tél. : 03 20 72 62 22  
6% sur achat de vélo  
10% sur les pièces (hors promotion)

**Cycles FALLET**

4 bis, av. Robert Schumann  
59 370 Mons en Barœul  
Tél : 03.20.04.47.01

Remise

**VANDERDONCKT**

58, rue du maréchal FOCH  
59 120 LOOS  
Tél : 03.20.07.40.38

10% accessoires  
5% sur les vélos (hors promotion)

**Cycles LECOLIER**

64, rue Gambetta - 59000 LILLE  
Tél. : 03.20.54.83.39

5% sur achat de vélo  
10% sur les pièces (hors promotion)

**MOBELEC**

167, rue Gambetta  
59000 Lille  
Tél : 03 20 57 98 04

Remise

**VANDERDONCKT FONTAINE**

**Cycles Peugeot**  
1 et 3 rue Roger Salengro  
59260 HELLEMES  
Tél : 03.20.56.52.66

10% sur les accessoires  
5% sur les vélos (hors promotion)

**Cycles BONDUE**

60, rue Jules Guesde  
59390 LYS LES LANNOY  
Tél : 03 20 73 62 16

10% sur accessoires et vélos

**Lambersart Cycles**

11, rue du Bourg  
59130 Lambersart  
Tél. 03 20 93 99 38

5% sur achat de vélo  
10% sur les pièces (hors promotion)

# En ville sans ma voiture 2004



**C**ette année, le 22 septembre tombait un mercredi. Comme chaque année, la Ville de Lille s'est inscrite à cette opération symbolico-médiatique et nous avait installé un stand Grand Place à côté des "habitués", Chti vélo, Transpole (avec des nouveaux vélos électriques qui sont en location depuis peu à Lille), l'ADEME, etc... Nous connaissons les limites de cette journée, de plus en plus restreintes d'ailleurs, géographiquement comme financièrement mais cela reste un bon moyen de rencontrer et de discuter avec des cyclistes urbains et même des anti-vélos (si, si ça existe !) de faire de nouvelles adhésions.

Alors que la fin prochaine de l'opération a été claironnée par tous les médias, nous, malgré tout, on aime bien le 22 septembre surtout quand il fait beau... parce que, question rencontres, 2004, ce fut un peu Waterloo, morne plaine. A part ça, l'année prochaine, le 22 septembre tombe un ...jeudi. Pas bon le jeudi pour un enterrement.

YM

## Marcq en Barœul : le collège du Lazaro sans voiture

Pour la 3<sup>e</sup> année consécutive, dans le cadre du Plan Départemental de Sécurité Routière une action de sensibilisation à l'usage du vélo a été organisée au collège du Lazaro les 21,22,23 septembre, pour l'ensemble des élèves de 5<sup>e</sup>. Il faut savoir que près de 200 élèves sur 500 viennent au collège en vélo chaque jour.

Cette action a intégré une journée de préparation : les élèves se sont répartis en 5 ateliers où il était question de la sécurité et de l'entretien de son vélo. Et a vu la participation des élèves à la journée "En ville sans ma voiture" par la découverte de Lille en vélo.

Cette action a été rendue possible avec la coopération de la police nationale, des salariés et bénévoles de l'ADAV.

**Françoise Colin, Olivier Dutel**  
professeurs au collège du Lazaro



Le 22 septembre, alors que les automobilistes soufflent ("encore une journée sans voiture ? mais c'est tous les ans ma parole !") et que des politiques s'essouffent, les jeunes cyclistes trouvent l'air meilleur. Quelques jours plus tôt, traditionnel plateau pour vérifier l'aptitude des jeunes cyclistes (Xavier et Yves "qui-pourtant-n'aime-pas-les-enfants" sic), check-point du parc de véhicules (merci Jean), quelques leçons sur l'entretien de son véhicule préféré. Le lendemain, c'est parti : tout le monde a son casque (résistance passive de quelques adultes fubicyens militants pour la liberté capillaire ?) Tout le monde à Lille-Sans-Sa-Voiture ! Petit détour par les berges de la Deûle, quelques pauses historiennes le temps de souffler (le Petit Quinquin, la Porte de Gand), la Grand Place avec l'architecture Mikado 2004 (de Lu de chez Carrefour). La Ville offre aux jeunes casqués une pince pour mieux réfléchir et pédaler en même temps. On se remet en selle jusqu'au collège, juste avant que le quota des 6% de pluie ne vienne agrémenter la festive manifestation...

Xavier Leleu



### Quelques impressions des élèves ayant participé à cette action :

C'était bien d'aller visiter Lille à vélo car c'est la première fois que je fais ça. J'ai appris plein de choses sur le vélo, c'est très pratique. Cela me donne envie d'en faire encore plus ! Nous avons eu beaucoup de chances ! C'était cool ! En tout cas, moi je n'oublierai jamais cette vue de Lille ! J'ai senti à vélo un air très bon et j'ai appris des choses sur la circulation à vélo. Les feux rouges pour les cyclistes étaient longs (1min15), et les feux orange\* trop courts (20 secondes !) \* : NDLR : qui correspond au "vert" pour les cyclistes sur le Grand Boulevard !

## Vitesse relative vélo-auto

Dans le journal de l'association des cyclistes de Grenoble (ADTC), Jean-Marc Bouché nous livre ce calcul fort instructif sur la vitesse relative entre vélo et auto.

Une voiture met 16 minutes pour effectuer les 8 km de son parcours, soit une vitesse moyenne de 30 km/h. Sachant que le km en voiture coûte environ 0,50 Eur, le coût de son trajet aller et retour coûte 8 Eur, soit une heure de salaire au SMIC (8 Eur/h)

Sa vitesse réelle est donc :  $(2 \times 8 \text{ km}) / 2 \times 16 \text{ minutes} + 1 \text{ h}$  (soit le temps passé à travailler pour gagner 8 Eur) = 10,50 km/h

Un vélo met 30 minutes pour faire le même parcours (16 km/h). Par contre, le coût du km à vélo n'est que 0,05 Eur, son parcours A-R lui coûte 0,80 Eur, soit 10 minutes de salaire au SMIC.

Sa vitesse réelle est donc :  $2 \times 8 \text{ km} / 2 \times 30 \text{ minutes} + 10 \text{ minutes}$  = 13,5 km/h.

Moralité : plus vous choisissez une grosse voiture, plus vous roulez lentement.

YM

## Prius : voiture de l'année

PRIUS, véhicule hybride électrique-thermique, fabriqué par Toyota, a été élu voiture de l'année.

C'est une bonne nouvelle car ces voitures sont très peu polluantes. Le seul hic, c'est que Toyota n'en a vendu que 500 en France en 2003 et 8000 pour toute l'Europe ! Automobilistes, encore un effort pour qu'on puisse respirer un peu mieux...

YM

## Nouveau message de l'AVB

L'Association des Voleurs de Bicyclettes (voir l'HeuroVélo n°30) rappelle à tous nos adhérents qu'il est interdit d'accrocher son vélo au mobilier urbain (à un réverbère par exemple), en dehors des équipements spécialement destinés à cet usage. Si l'AVB n'existe pas (pure invention de ma part), cette interdiction est pourtant bien réelle ! Il ne vous reste plus qu'à réclamer des arceaux auprès de votre mairie.

Jean D

## "SILENCE"

La revue "SILENCE", (soutirée) Ecologie, Alternatives, Non-violence, prépare un spécial Nord-Pas-de-Calais pour le printemps.

Si vous souhaitez faire connaître votre assoc, vos initiatives, tél ou écrivez-leur :

SILENCE • 9, rue Dumenge 69317 LYON Cedex 04  
tél : 04 78-39-55-33 demander Michel Bernard le mercredi

YM

# L'ADAV

- Mercredi 1er septembre

## LMCU

Rencontre avec le responsable de l'Unité Territoriale de Lille-Seclin (UTLS) pour prendre connaissance des projets de réaménagement sur Lille et Lomme.

Julien

- Vendredi 3 septembre

## Conseil Général du Nord

Réunion de terrain pour valider le fonctionnement des aménagements cyclables sur le giratoire RD6/6D à Villeneuve d'Ascq.

Michel & Julien

- Mercredi 8 septembre

## Lille : Groupe Travail Vélo (GTV)

Présentation par LMCU d'un projet de contresens cyclable rue Boucher de Perthes et rue Pierre Legrand dans la continuité de l'aménagement de la place de Fives. Accord de la Ville de Lille pour demander des contresens cyclables rue Molière, rue des Stations, rue St-Sébastien, secteur Maison Folie Wazemmes et plaine Méo à Moulins.

Elise Défossez, Sébastien Torro, et Julien

- Vendredi 10 septembre

## Conseil Général du Nord

Réunion de travail sur les aménagements de la rue Albert Thomas à Lomme (zone 30) et du giratoire RD6/6D à Villeneuve d'Ascq.

Michel & Julien

- Mardi 14 septembre

## Faches-Thumesnil : GTV

validation des contresens cyclables des rues Pasteur, Gambetta et Ghesquière et des bandes cyclables rue du Maréchal Joffre. Projet de nouveaux contresens dans les rues Lafargue, Bajoux et Zola.

Julien

- Mercredi 15 septembre

## LMCU

Réunion avec l'UTLS et proposition de l'A.D.A.V. d'intégrer des contresens cyclables de type cohabitation dans leur projet de requalification en zone 30 des rues jouxtant la Maison Folie Wazemmes, du secteur de la plaine Méo à Moulins et d'autres rues.

Julien

- Mercredi 15 septembre

## Roubaix : GTV

Débat sur les contresens. Accord pour étude de contresens rues du Boucher de Perthes, des Arts et du Marquisat. Une visite de terrain sera réalisée avec la municipalité sur les contresens réalisés à Tourcoing et à Lille. Pour la première fois la municipalité s'accorde à dire que si des contresens ont été réalisés à

Tourcoing il doit en être de même pour Roubaix.

Dominique Pruvost & Michel

- Jeudi 16 septembre

## LMCU

Rencontre avec le responsable de l'UTLS pour prendre connaissance des projets sur Seclin, Loos et Faches-Thumesnil.

Michel & Julien

- Vendredi 24 septembre

## Lomme

Réunion de travail avec LMCU sur la rue Albert Thomas. Les îlots centraux seront malheureusement maintenus. Projet de créer un by-pass pour éviter aux cyclistes une chicane dangereuse. A valider avec le Conseil Général du Nord.

Julien

- Mardi 28 septembre

## Lille Porte des Postes

Réunion organisée par la Soreli avec le Conseil général et la Ville. La Soreli propose que les cyclistes roulent sur les trottoirs pour contourner le giratoire. Cette solution peut satisfaire une partie des cyclistes, mais l'ADAV souhaite que la piste cyclable soit continue et protégée jusqu'à l'anneau du giratoire pour satisfaire les cyclistes rapides.

Julien et Michel

- Lundi 04 octobre

## Tourcoing

Conférence de presse ADAV / Ville de Tourcoing expliquant l'intérêt et le fonctionnement des 7 contresens du secteur du Tilleul. Très bon retour presse. GTV, bilan sur la création de 7 contresens du secteur du Tilleul après un mois de fonctionnement (modification de certains marquages pour faciliter le passage et la giration des bus). Point sur l'avancement des différents projets (contresens rue Famelart). Des travaux d'assainissement risque de reporter l'ouverture du prolongement de la piste bidirectionnelle du Grand Boulevard jusqu'au centre ville en 2007.

Dominique Pruvost & Michel

- Mardi 5 octobre

## Roubaix

Réunion de terrain sur le halage du canal de Roubaix pour améliorer les cheminements cyclables et supprimer les bordures avec la Ville, LMCU et l'ENM.

Raymond Bodart & Michel

- Mercredi 13 octobre

## Conseil Général du Nord

Réunion de terrain pour l'étude de pistes cyclables sur la D 506 à Villeneuve d'Ascq (entre Leroy Merlin et la rue des Fusillés.

Michel & Julien

- Jeudi 21 octobre

## Villeneuve d'Ascq

Groupe de réflexion pour développer la pratique du vélo dans la ville.

Michel, Yves & Xavier

- Mardi 26 octobre

## Lambersart

Rencontre avec le Maire de Lambersart qui se dit a priori intéressé par notre proposition de création d'un itinéraire cyclable parallèle à l'avenue de l'Hippodrome.

Julien

- Mercredi 27 octobre

## Roubaix

Réunion publique de présentation du projet de réaménagement des boulevards de Metz et Strasbourg. L'ADAV, déplore l'absence de concertation et dénonce l'interruption des bandes cyclables en amont des intersections et l'implantation d'îlots refuges centraux préjudiciables aux cyclistes. Le Maire s'engage publiquement à ce que l'ADAV soit désormais associée en amont des études.

Michel

## Lomme

Rencontre des élus municipaux pour préparer la mise en place du premier GTV lomme.

Julien

- Mercredi 3 Novembre

## Tourcoing

Conseil de quartier (centre). Défense des aménagements à contresens de la ville auprès des habitants qui se demandent pourquoi à Tourcoing on crée des contresens alors qu'à Lille on les supprime (dixit)! Diffusion de la plaquette sur les contresens.

Michel

- Jeudi 4 novembre

## LMCU

Rencontre de l'espace public. Conférence sur le partage de l'espace public, dont la place du vélo. Plus de 100 personnes présentes (techniciens, urbanistes, architectes...). Il y a encore du pain sur la planche notamment auprès des urbanistes plus soucieux

d'esthétisme que de sécurité des cyclistes.

Michel & Julien

## Hallennes-lez-Haubourdin

Rencontre avec le Maire pour demander l'accord sur la création d'un contresens cyclable de type cohabitation rue Collet. Accord. LMCU sera sollicité pour l'étude et la réalisation. Point sur divers projets à moyen et long termes de cheminements cyclables sur la commune.

Jean-Pierre Verhille et Michel

- Vendredi 5 novembre

## Conseil Général du Nord

Rencontre avec la subdivision de Valenciennes pour l'étude de la réalisation de pistes cyclables sur la D75 et leur intégration dans deux giratoires.

Alain Legrand (correspondant local), Michel & Julien

- Mardi 9 novembre

## Roubaix

Commission de circulation des quartiers Est. L'ADAV demande l'étude de contresens dans deux rues qui seront mises à sens unique : Anseele et Jules Guesde.

Raymond Bodart

- Mercredi 10 novembre

## LMCU

Dans le cadre de la convention ADAV/LMCU, première réunion de travail avec l'Unité Territoriale de Lomme-La Bassée (UTL). Désormais l'ADAV sera associée en amont aux projets cyclables de l'UT.

Michel, Julien

et Jean-Pierre Verhille

- Lundi 15 novembre

## LMCU

Réunion avec l'UT de Lomme-La Bassée (LMCU) sur le projet de prolongement de la piste cyclable de l'avenue de Lattre de Tassigny à Marcq en Barceul. Demande pour que les bandes cyclables prévues sur les projets de contournement d'Englos soient remplacées par des pistes avec insertions directes dans les giratoires.

Michel & Julien

- Mardi 16 novembre

## LMCU

# y était

Rencontre avec l'UT de Lille-Seclin sur le projet de zone 30 de l'av de la République à Seclin. Demande de réduction des terres pleins centraux.  
Philippe Delrue & Michel

• Mercredi 17 novembre  
**LMCU**

Comité technique sur l'étude d'aménagement de 100 km d'itinéraires cyclables en priorité 1 au PDU (réseau cyclable structurant sur la métropole). Validation du réseau cyclable proposé et du traitement des exemples d'aménagements à réaliser suivant la catégorie de la voirie.  
Michel & Julien

• Vendredi 19 novembre  
**Lille : GTV**

Discussion sur la crise politique et médiatique qui a accompagné la réalisation des contresens cyclables dans le Vieux-Lille, projet de contresens cyclable rue Saint-Sébastien, remplacement du projet de piste bidirectionnelle modification du projet initial de la rue Royale (piste bidirectionnelle remplacée par bande et contresens, opportunité de marquer des bandes cyclables rue du Faubourg de Béthune suite à changement du tapis par le Conseil Général.  
Elise, Michel & Julien

• Lundi 22 novembre  
**Lambersart**

Rencontre avec le premier adjoint au Maire et le conseiller municipal en charge du vélo: proposition de l'ADAV de réaliser des contresens cyclables rue du Bourg et rue du Maréchal de Lattre de Tassigny pour permettre à certains cyclistes d'éviter l'avenue de l'Hippodrome. Pas d'objection. Par contre le premier adjoint réaffirme sa volonté de maintenir l'interdiction aux cyclistes des passerelles Ory et Vauban et même d'ajouter un panneau "cycliste, pied à terre".  
L'ADAV propose plutôt d'officialiser la cohabitation avec des panneaux : «Piétons prioritaires, cyclistes ralentissez».  
Julien

• Jeudi 25 novembre  
**Lomme**

1er GTV en présence de nombreux élus de la ville et de techniciens de la communauté urbaine. Demande de la Ville et de l'ADAV d'études de

contresens cyclables (rue du Maire Becquart), adoption d'un projet de réseau cyclable...  
Michel & Julien

• Vendredi 26 novembre  
**LMCU et CG 59**

Visite de terrain avec le bureau d'étude missionné par LMCU et CG 59 pour l'étude d'aménagement de 100 km d'itinéraires cyclables en priorité 1 au PDU (réseau cyclable structurant sur la métropole).  
Michel

• Lundi 29 novembre  
**Marcq en Barœul**

Rencontre avec élus et services techniques municipaux pour lancer un GTV sur la commune. Accord de la municipalité.  
Michel & Julien

• Mercredi 1<sup>er</sup> décembre  
**Conseil Général du Nord**

RD9, nouvelle route à Roubaix entre le giratoire du Carihem et la rue d'Avelgem. L'ADAV demande des pistes cyclables avec insertion directe dans les giratoires au lieu des bandes retenues jusqu'alors.  
Michel & Julien

• Jeudi 2 décembre  
**Conseil Régional**

Comité de pilotage de la Véloroute du Littoral à Dunkerque. L'étude de recherche d'itinéraires est terminée. Les collectivités locales sont invitées à prendre à leur charge la réalisation de l'itinéraire.  
Michel

• Vendredi 3 décembre  
**LMCU**

1<sup>er</sup> rencontre avec l'UT de Roubaix - Villeneuve d'Ascq (UTR) qui nous associe désormais à l'ensemble de ces projets de voiries. Lys-Lez-Lannoy : zones 30 rue Gambetta et rue de Cohem, remise à double sens rue des Verdier. Villeneuve d'Ascq : zones 30 rues Baratte et

insertion directe dans un giratoire



Albert 1<sup>er</sup> Mons-en-Barœul : zone 30 rue Thiers. Leers : zone 30 rue Salengro. Hem : zone 30 rue Jean Jaurès et mise en sens unique. L'ADAV demande étude d'un contresens. Accord de LMCU qui soumettra cette proposition à la ville d'Hem. Anstaing : cour urbaine à sens unique rue de la Cosiète. L'ADAV demande étude d'un contresens. Accord de LMCU qui soumettra cette proposition à la ville.  
Michel & Julien

• Lundi 6 décembre  
**LMCU**

1<sup>er</sup> rencontre avec l'UT de Tourcoing - Armentières (UTT) qui nous associe désormais à l'ensemble de ces projets cyclables. Projet de bande cyclable rue de l'Abbé Six à Bondues et de giratoire à l'intersection RN 17 rue de l'Abbé Six raccordé avec bandes et couloir bus-vélo sur RN 17. Pistes cyclables av des Sports à Wervicq. Piste cyclable bidirectionnelle rue des Processions à Comines, zone 30 rue de Flandres et bandes rue de Lille.  
Michel & Julien

• Mardi 7 décembre  
**LMCU**

Rencontre avec l'UTR. Projets de zone 30 rue de Chérengh à Willems, zone 30 av Foch à Hem (ADAV demande que LMCU sollicite la ville pour la création d'un contresens), zone 30 rue Montalembert à Villeneuve d'Ascq. Présentation des propositions d'aménagements demandés par la Ville de Roubaix pour la réfection d'une partie du bd de la République.  
Michel

• Mercredi 8 décembre  
**Conseil Général du Nord**

1<sup>er</sup> rencontre avec la subdivision territoriale de Tourcoing. Accord pour que l'ADAV soit désormais associée aux projets cyclables de la subdivision. Présentation du projet de pistes cyclables sur le Pont du Tilleul entre Wattrelos et Tourcoing.  
Michel & Julien

• Jeudi 9 décembre  
**Lille Porte des Postes**  
Rencontre sur le terrain avec la Soreli, le Conseil Général et la Ville de Lille. Suite à demande de l'ADAV, il y aura un débouché direct de la future piste cyclable du Pont sur l'anneau du giratoire.  
Jean Dewavrin, Michel et Julien

• Vendredi 10 décembre  
**Roubaix**

Réunion publique sur le réaménagement d'une partie de l'av de la République. Des bandes cyclables seront finalement créées.  
Raymond Bodart et Julien

**Haubourdin**

Réunion de travail avec M. le Maire et ses services pour améliorer les cheminements cyclables. LMCU sera sollicitée pour étudier la réalisation de contresens rues Ferron et du Bocquiau. Il est décidé que la municipalité prenne à sa charge les petits travaux pouvant favoriser au quotidien les déplacements à vélo sur les cheminements piétons-cyclistes (renforcement des chemins, suppression des bordures). L'ADAV est invitée à une visite de terrain pour faire part de ses préconisations avant travaux. Les passerelles au-dessus de la Deûle seront ouvertes aux cyclistes.  
Jean-Pierre Verhille & Michel

• Samedi 11 décembre  
**LMCU / CG 59**

Commission consultative du syndicat mixte des transports urbains.  
Julien

• Jeudi 16 décembre  
**Roubaix**

Visite de terrain avec l'élu en charge de la voirie, M Dubois et les services techniques municipaux des contresens à Tourcoing et Lille. M Dubois trouve les aménagements pertinents et demande une expérimentation de contresens à Roubaix.  
Raymond Bodart & Michel

**LMCU**

Réunion avec l'UT de Lomme-La Bassée sur le projet de contournement d'Englos. Des pistes cyclables avec insertion directe dans les giratoires seront réalisées.  
Michel & Julien

• Samedi 18 décembre  
**Conseil d'administration de l'AF3V Paris**

(Association Française des Véloroutes et Voies Vertes)  
Michel

**Le P.D.U a pour objectif de diminuer la circulation automobile au profit des autres modes de transport (transports en commun, marche, vélo...)**

**M**ichel PARENT, chercheur à l'INRIA a déclaré sur ARTE : "Actuellement, la saturation est le seul mode de régulation du trafic automobile". La diminution du trafic passant automatiquement (je sais, le terme est mal choisi) par la régulation (peut-on diminuer un phénomène que l'on ne contrôle pas ?), la mission de Lille-métropole risque fort d'échouer si la règle ci-dessus n'est pas appliquée. Certes, une augmentation forte du prix du pétrole pourrait bien faciliter la tâche des techniciens. Résultat dans dix ans !

En attendant, je pense que, si aux intersections, les tourne-à-droite, les tourne-à-gauche ou autres files sont réalisés à la place des prolongations des aménagements cyclables, c'est uniquement dans le but de favoriser la fluidité du trafic automobile (au détriment de la sécurité des cyclistes). Peut-on encore parler de réseau cyclable si chaque intersection apporte une coupure et ignore la présence des cyclistes ?

**Jean D**

Ayant été amené à me "vélo censurer", la suite de cet article ne peut pas vous être communiqué. Les raisons de cette censure sont :

1. L'ADAV est passée d'une démarche de protestation revendicative à une collaboration constructive (dans la mesure du possible) avec les administrations concernées.
2. Ce changement d'orientation s'est fait après des négociations pas toujours faciles (Cahier des charges, modalités de fonctionnement, subventions, etc.) ; il est inutile d'entrer en conflit avec les administrations et certains de leurs salariés
3. Les réunions de travail avec les différentes administrations auxquelles participent permanents et bénévoles ne doivent pas être pénalisées par les écrits inconsidérés du "vice-président chargé des relations avec les adhérents". Le bon déroulement de ces réunions influe sur la qualité des aménagements cyclables.
4. "Ma maman à moi m'a dit que l'on attrapait plus de mouches avec du miel qu'avec du vinaigre." Cette phrase est très révélatrice du degré de maturité de l'auteur de ces lignes !

**ROADKILL BILL**



▲ **Segway** : le nouveau gadget (coûteux) de Transpole pour résoudre les problèmes de circulation en ville !

**Association**

Selon le journal METRO du 9 novembre 2004, 22456 associations ont été créées dans le Nord entre le 1-07-1994 et le 30-04-2004.

Ces associations sont divisées en quatre catégories suivant leur domaine d'action : Social, culture, sport, loisirs. Dans quelle catégorie se trouve l'ADAV ?

**1** Pas le social, le cycliste dépensant si peu, s'il sait protéger son vélo du vol, il est contraint de s'enrichir !

**2** Ni la culture, il suffit d'observer le vice-président de l'ADAV chargé des relations avec les adhérents pour s'en rendre compte. Par ailleurs, les personnes qui déclarent que l'usage du vélo n'est pas dans la culture française sont soit des personnes qui n'envisagent pas de se déplacer à vélo, soit des élus qui refusent d'attribuer un budget (digne de ce nom) pour les aménagements cyclables, soit des techniciens qui se moquent éperdument de la sécurité des cyclistes. Rappel : HeuroVélo N° hors série : *20 mauvaises raisons de ne pas promouvoir le vélo*. Raison N°3 "Le cyclisme urbain, c'est culturel. On n'est pas aux Pays-Bas."

Faux ! On rencontre des exemples de villes cyclistes

dans toute l'Europe, dans les pays latins comme dans les pays anglo-saxons, en France comme ailleurs. Les cyclistes sont nombreux à Avignon comme à Dunkerque. Tout est question de volonté politique. Certains maires, en France ont décidé de rendre leur ville cyclable et d'en faire un argument électoral.

**3** Ni le sport ou le loisir, la bicyclette est un mode de transport avant d'être, pour certains de ses adeptes un sport ou un loisir. Mais pour tous ceux qui apprécient les aménagements cyclables, (pistes ou bandes cyclables, arceaux, etc.), la complémentarité entre le vélo et les transports en commun, l'HeuroVélo, etc. l'ADAV est juste une association utile (en attendant d'être reconnue d'utilité publique).

**Jean D**

**vu / lu**

**A la une de "Science&Vie Junior"**

- Dans son numéro d'Octobre 2004, ce magazine destiné aux enfants (c'est pour cela que j'ai pu le lire !)
- informe ses lecteurs dans un article sans concession de 12 pages intitulé : «Comment la voiture pourrit le monde».

- Il reste à espérer que cet article soit lu par un maximum de lecteurs et que ces derniers ne deviennent pas, une fois passés à l'âge adulte, des esclaves de la voiture (s'il reste encore du carburant). Un petit regret : le titre ne met pas l'accent sur la responsabilité collective des automobilistes. «Comment les automobilistes pourrissent le monde» aurait sans doute été plus précis. Généralement, la presse n'ose pas encore mettre les automobilistes face aux conséquences de leurs actes. Je peux difficilement le lui reprocher puisque, moi aussi, je n'ose le faire. Mais, pour ma part, c'est uniquement par timidité ! (Voir le P.S.) J'ai déjà vu les titres suivants : «la vitesse tue, tuons-la !», «le brouillard a

tué», «L'insécurité en France, c'est la route» ou «Un camion-citerne sème la mort sur l'A10», «Urgence pour des villes irrespirables».

Autre regret : à aucun moment n'est indiqué que l'usage de la voiture menace l'avenir des transports en commun et crée l'insécurité, apporte le danger pour les usagers vulnérables que sont piétons, rollers et cyclistes. Bref, nulle mention des conséquences sur les autres modes de transport. Au fait, faut-il informer en priorité les enfants ou les adultes ? Qui a le permis de conduire ?

**Jean D**

Ps : J'ai essayé de «traduire» mon slogan favori : "La voiture, ça pue, ça tue, ça blesse, ça pollue, ça encombre et éventuellement ça rend con et ça rend nerveux". Cela donne : "les gaz d'échappements dus aux déplacements des automobilistes nous indisposent. Les automobilistes, par leur choix de mode de transport, peuvent très rapidement (et facilement) être responsables de la mort ou de blessures d'un ou plusieurs autres usagers de la route, provoquent une pollution (d'autant plus importante que leur nombre s'accroît) et encombrement les rues et autres espaces citadins. Une fois montés dans leurs véhicules, certains automobilistes peuvent perdre momentanément une partie (voire la totalité) de leur intelligence, de leur maîtrise et de leur patience." Bref, avouez quand même que c'est plus difficile à retenir !

# la Journée Nationale des Voies Vertes



Cette année, l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) proposait une Journée nationale pour titiller les médias et les élus sur ce magnifique projet européen (relier les grandes villes européennes par des itinéraires libres de tout véhicule à moteur, le rêve, Paris-Moscou...).

Il faut souligner que ce projet s'adresse aussi aux personnes à mobilité réduite, aux randonneurs et aux rollers, donc potentiellement beaucoup de personnes concernées.

Comme d'habitude, l'A.D.A.V., délégation régionale de l'AF3V, s'est proposée d'organiser une balade, au départ de Lille, sur les halages de la Deûle et de la Lys, entre Marquette et la frontière belge. (connexion avec le réseau belge RAVEL).

Sur la cinquantaine d'élu(e)s et de technicien(e)s invité(e)s à y participer, une quinzaine était là, représentant Le Conseil Régional, le Conseil Général, LMCU et l'Espace Naturel Lille Métropole.

Cette journée était l'occasion rêvée de leur expliquer l'enjeu économique de ce dossier (le tourisme, industrie en croissance dans notre région) et de dénoncer certaines erreurs de conception constatées et subies au quotidien par les usagers (revêtement non adapté à l'ensemble des usagers notamment pour les PMR et les rollers, coupures...).

Pour défendre les attentes des usagers, nous avons invité le Président du Comité départemental de la fédération française de cyclotourisme et le directeur de l'association de roller ROL à nous rejoindre.

Plus original, notre sortie diffusée sur le site de l'AF3V (avec photos) a séduit la rédaction de TF1 qui nous appelait pour nous annoncer leur intention de faire

«un sujet» sur cette balade. Et le samedi 25 septembre, un joli peloton, environ 60 cyclistes de tous âges et quelques rollers de l'association Ride on Lille, démarrait de Chti vélo pour rejoindre le bois de Boulogne de Lille et la Deûle sous l'objectif des 2 caméras de TF1 (qui diffusa le sujet au journal de 13h le dimanche 26).



L'important était de sensibiliser nos élus et techniciens, en tout cas ceux qui sont venus (on leur avait retenu des Chti'vélo, comme ça ils n'avaient aucune excuse) et ont pu écouter les doléances et les points de vue techniques de Michel. Pour être sûr qu'ils gardent une trace de nos doléances, un dossier technique leur fut remis, reprenant l'ensemble des préconisations existantes pour l'élaboration de voies vertes et notamment le cahier des charges nationales qui stipule que le revêtement "devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable



On peut espérer que le message est passé, même si nous avons de gros doute concernant la qualité des surfaces roulantes, car le dossier reste lourd en termes d'étude, de financement et d'abandon de propriété (comme les berges de rivières ou canaux qui appartiennent aux Voies navigables de France). Au bout du compte, une balade sympathique, avec interviews d'ADAVistes et de Michel (à vélo) et les félicitations du président de l'AF3V qui nous remerciait pour notre participation et cette exposition médiatique sur les véloroutes (reportage diffusé au JT de Claire Chazal du dimanche midi).

Un petit sourire, c'est pour Claire Chazal !



toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement".

Il précise également que les voies vertes "sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale".

Il ajoute aussi qu'elles "seront conçues de façon à satisfaire, tronçon par tronçon, tous les utilisateurs visés".

## Brèves

### Le maillon manquant

Fin octobre, en me rendant au travail, je circulais tranquillement avenue des acacias à Mons-en-Barœul lorsque, soudainement, j'entendis un crissement de pneus, qui donne un frisson dans le dos et fait penser : «ça y est, c'est pour ma pomme !» Heureusement, je ne ressentis pas le choc redouté. Intrigué, (pour une fois que je roulais à droite) je me retournais et découvrais, dans une petite voiture, deux dames d'un âge respectable à la mine déconfite mais visiblement soulagées d'avoir pu éviter la collision. J'ignore toujours pourquoi elles n'avaient pas tenu compte de ma présence. Avaient-elles été distraites par un autre événement ou étaient-elles trop absorbées par leur conversation ? Toujours est-il que l'aménagement cyclable reliant les bandes cyclables de l'avenue Robert Schuman à celles de l'avenue Emile ZOLA sera le bienvenu.

Jean Dewavrin

## Techno

### Shimano Nexus

Message à l'intention des heureux utilisateurs d'un vélo équipé d'un changement de vitesses Shimano Nexus. Voici les recommandations officielles du fabricant extraites des instructions de montage de la poignée comportant la commande rotative de vitesses. "Précaution : Veiller à changer les vitesses d'un seul pignon à la fois et à diminuer la force appliquée sur les pédales pendant le changement de vitesses. Si l'on essaie de forcer le changement de vitesses pendant qu'on appuie fortement sur les pédales, les pieds risquent de glisser hors des pédales et la bicyclette risquera de se renverser, ce qui pourrait entraîner des blessures graves." J'y ajoute une recommandation personnelle : en cas de difficulté lors des passages de vitesses, n'hésitez pas, consultez rapidement votre réparateur de vélo afin d'éviter d'endommager le mécanisme complet.

Jean Dewavrin

YM



**La démocratie en mouvement**

Chaque fois qu'une personne se déplace à pied, elle vote pour le respect de l'environnement, la préservation des énergies non renouvelables et pour le développement des aménagements piétonniers. Chaque fois qu'une personne utilise le vélo, les rollers ou la trottinette, elle vote pour le respect de l'environnement, la préservation des énergies non renouvelables et pour le développement des aménagements des modes de transports doux. Chaque fois qu'une personne circule en train, en bus, en métro, en tramway, elle vote pour le développement des transports en commun, économes en énergie. Chaque fois qu'une personne a recours à une voiture, elle vote pour le développement du mode de transport qui blesse, qui tue, qui pue, qui pollue, qui encombre, et qui, éventuellement, rend con et nerveux. Alors, en attendant que la démocratie devienne intelligente et responsable, et que le jour suivant, elle se mette en mouvement, votons en toute connaissance de cause!

Jean D.



**Vélos électriques à l'Esplanade**

Moi, j'aime bien les nouveaux vélos électriques mis en location à l'Esplanade dans la station Oxygène de Transpole mais pourquoi a-t-on démonté les arceaux en place qui étaient bien à leur place ?

Yves M.

JFC



# Les talibans du vélo

Certains militants de l'ADAV se sont vu appliqués l'étiquette de "talibans du vélo" !

Qu'en est-il exactement ? Sommes nous des terroristes ?

Il faut reconnaître que, lors de nos déplacements, nos bicyclettes font un boucan d'enfer et génèrent une importante pollution. Ce qui explique que les collectivités et autres administrations en charge de la voirie sont peu enclines à l'installation d'aménagements cyclables très onéreux et préfèrent de loin la création ultra-économique de voies rapides et autres périphériques dont le caractère silencieux et apaisant apporte quiétude et sérénité dans nos cités.

De par leur conception, les vélos accaparent la quasi-totalité de l'espace public. Tout comme les piétons et les rollers, nos excès de vitesse traumatisent, gravement et de manière définitive, camionneurs et automobilistes. En conséquence, il n'est pas étonnant que ceux-ci interdisent à leurs enfants de circuler en voiture à pédales dans la rue. Bien entendu, nous protestons devant la mise en service des radars fixes et mobiles : véritable atteinte à notre liberté ! La mise en place du permis à point est comme une épée au-dessus de nos têtes, à un tel point que certains d'entre nous circulons désormais avec un casque. Comment pourrions-nous aller au travail si le permis de circuler à vélo nous est retiré ? Aussi, il n'est pas étonnant, vu le coût exorbitant du permis vélo, que certains cyclistes roulent sans lui.

Le permis et l'assurance-responsabilité civile, obligatoires pour circuler à vélo étant hors de prix, nous réclamons une participation de l'Etat pour permettre à la totalité des citoyens d'accéder à notre mode de transport. Marc SANTRE, adjoint à la circulation de la ville de LILLE, serait un ayatollah du vélo même si, lors d'une émission télévisée sur C9, il a refusé ce titre pourtant très honorifique ! Le pèlerinage se fait en Hollande ou au Danemark.

Le vélo est un mode de transport si dangereux qu'il est étonnant qu'un attentat à la bicyclette piégée ou un casse au vélo-bélier n'ait pas encore eu lieu !

Les plus virulents d'entre nous se déplacent avec des écarteurs de dangers commandés à partir du guidon. Ces armes de destruction massive sont tellement redoutables que les automobilistes (pacifiques et dont tout le monde admire leur capacité à respecter l'environnement et à préserver les ressources énergétiques de la planète) sont obligés d'effectuer des écarts, voire des détours importants pour préserver leurs fragiles carrosseries. Certains cyclistes font du "tuning". Ils consacrent une grosse part de leur budget et de leur temps libre pour donner un aspect unique et original à leur bicyclette et n'hésitent pas à l'équiper d'une sono hyper puissante !

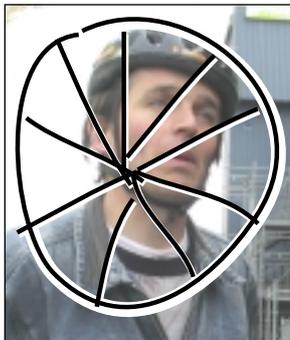
Un de nos adhérents, Jérôme X (des "AJonc") dont le caractère extrêmement brutal et colérique n'est pas une légende, aurait même réduit en miettes, lors d'une altercation, un 4X4, les occupants du véhicule ayant trouvé la vie sauve dans une fuite éperdue. Ayant échappé à la surveillance de ses parents, un bambin circulant sur son tricycle, avec un taux d'alcoolémie de 3 kg 854 par litre de sang, aurait déjà renversé trois voitures. Dans le

sud de la France, un jeune cycliste circulant à grande vitesse (plus de 120km/h) sur une route de campagne aurait perdu le contrôle de son vélo et serait entré en collision avec un groupe d'une cinquantaine d'automobilistes faisant de nombreuses victimes et détruisant la quasi-totalité des véhicules ! Un adhérent, distrait par la conversation qu'il avait grâce à son téléphone portable, aurait écrasé un semi-remorque sans même s'en apercevoir ! Certains de nos adhérents pratiquent le Shiatsu. Ignorant quelle discipline ou activité se cache derrière ce nom, tout me laisse penser qu'il s'agit d'un sport de combat ultra-violent. Une enquête est en cours\*. Dans notre mouvement, certains intégristes ne supportent pas de voir une roue voilée. Suite à ces révélations, il nous paraît difficile de protester et sommes contraints d'accepter l'appellation de «talibans du vélo». ATTENTION : Toutes inversions des rôles et exagérations des faits entre certains modes de transport et leurs conséquences ne sont absolument pas fortuites. Nous vous prions de ne pas nous en excuser !

Jean D, le Ben Laden de l'ADAV

Ps : Suite à cet article, il vous est facile de découvrir le mode de transport le plus terrorisant.

(Merci Olivier)  
\* : Le shiatsu s'inscrit dans la tradition orientale de prévention des maladies et du bon entretien de la santé. C'est une discipline d'hygiène naturelle, un dérivé manuel de l'acupuncture. Pour en savoir plus : <http://shiatsunord.free.fr>, ou bien [www.ffst.fr](http://www.ffst.fr).  
Ca n'a donc rien à voir avec un sport de combat ultra-violent, même si l'on y trouve de fervents adeptes de la petite reine...



L'auteur ne supportant pas de voir sa roue voilée

- Horizontalement**
- 1. Ont fait la une à Lille en Octobre.- II. Un petit verre ? Beau voyage.- III. Participe. Emmène en voyage.- IV. En Belgique. Pince à vélo ? Conjonction.- V. Rogner.- VI. Captivé peut-être.- VII. Allongea. Pronom. VIII. Pour toujours pédaler bien rond.
- Verticalement**
- 1. Aussi pour pédaler bien rond.- 2. Généreuse.- 3. Négation. Classements dans le désordre.- 4. Hissera.- 5. Dévalerai.- 6. Caisse.

- 7. Sur un octogone. Conserve.
- 8. Pas tout à fait le centre du cercle. Vieille île.- 9. Démentis. On en fait de beaux cadres.- 10. Mettre le turbo ou tout à droite. **Benoît Cousin**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
III										

(solution p15)

# Point sur la FUB

**Paul Lueur** - Cela fait plusieurs années que tu représentes l'A.D.A.V. au bureau de la FUBicy, Fédération nationale des usagers de la bicyclette. Peux-tu nous présenter ses activités ?

**P.Delrue** - La FUB regroupe plus de 120 associations françaises réparties sur tout le territoire, il y en a de petites qui viennent de voir le jour, d'autres plus anciennes et plus importantes. Une dizaine emploie des permanents. La fédération représente au niveau national auprès des ministères, les objectifs défendus par les associations auprès de leur municipalité, leurs conseils généraux et régionaux : encourager une politique forte en faveur du vélo comme mode de déplacement au quotidien, favoriser l'inter-modalité.

**Paul Lueur** - Quels sont vos interlocuteurs ?

**P.Delrue** - Nous représentons les cyclistes urbains et faisons avancer l'idée du vélo auprès des ministères [transport, écologie et développement durable] club des villes cyclables, SNCF, organismes professionnels, autres fédérations.

Nous faisons partie du Comité de suivi interministériel vélo et du Conseil national pour la sécurité routière.

**Paul Lueur** - Quelles sont les actions mises en place ?

**P.Delrue** - Nous participons aux animations de la Fête du vélo en juin. Celle-ci évolue, parfois reprise par les villes. En septembre, nous sommes présents à la Journée "En ville sans ma voiture". Nous menons des campagnes annuelles en mettant à la disposition des associations des supports de communication et des outils pédagogiques : publication sur le vélo et l'enfant ; Vélo et petit commerces ; les campagnes sont orientées vers les cyclistes : nous insistons à ce que chacun dispose d'un bon éclairage, de vêtements réfléchissants et un cadenas de qualité. Elles s'orientent aussi vers les automobilistes : campagne pour le respect de la distance réglementaire lors du dépassement, contre le stationnement sur les voies cyclables... Nous travaillons aussi au respect des cyclistes lors des évolutions du code de la route : nous avons pris position contre le port du

casque obligatoire, contre l'allumage des feux de route la journée... La Fub va lancer une info sur les contre-sens qui sont des aménagements qui facilitent l'usage du vélo en ville, mais qui nécessitent une approche pédagogique auprès des automobilistes ; trop sûrs de leurs droits, ils comprennent mal qu'un vélo puisse remonter une voie qui ne leur est pas autorisée. L'ADAV a édité un triptyque sur ce sujet qui décrit bien les avantages et les difficultés rencontrés ; La Fubicy va reprendre ce document pour le diffuser au plan national.

**Paul Lueur** - D'autres actions ?

**P.Delrue** - Chaque année, nous organisons notre assemblée générale précédée par une journée d'étude ; l'année dernière, nous étions rassemblés à Marseille et cela a donné un sacré coup de pouce aux cyclistes de cette grande ville française ou, jusqu'à présent, les cyclistes étaient ignorés. C'est à cette occasion qu'est attribué le "clou rouillé". La ville est plutôt connue pour être le décor urbain du film (consternant) "Taxi 2". Les élus se sont engagés face au nombre impressionnant de joyeux cyclistes rassemblés sur le vieux port.

Cette année, notre assemblée générale se déroulera mi-avril 2005 à Bordeaux.

Nous avons lancé une vaste opération de marquage de vélo afin de lutter contre le vol. Celle-ci est reprise par les grosses associations, l'ADAV et Chti'Vélo vont s'associer pour en faire la promotion dans la Communauté urbaine de Lille. C'est un gros travail ; l'originalité est de faire marquer son vélo volontairement, c'est un libre choix du cycliste, pas une obligation.

**Paul Lueur** - Vous avez des moyens de communication ?

**P.Delrue** - Bien-sûr, nous édisons un journal qui paraît tous les 2 mois, il rapporte l'actualité cycliste urbaine en France et dans le monde. Il est ainsi possible de voir et comparer ce qui se passe chez nous et chez nos voisins. C'est une documentation indispensable pour qui s'intéresse au vélo urbain, complément à notre Heurovélo local.

Et puis, il y a le Net ; nous avons un site où l'on peut retrouver toutes les infos des villes françaises et plein d'autres choses encore ;

[infofubicy.org](http://infofubicy.org)  
<http://fubicy.org>

La Fub est membre de l'ECF, European Cyclists Federation.

**Paul Lueur** - Merci Philippe

## Sécurité

### A propos des zones 30

Généralement, l'ADAV est favorable aux zones 30 quand elles sont bien réalisées (ralentisseurs dissuasifs), la limitation de la vitesse des automobiles est réelle.

C'est donc un critère pour favoriser les modes doux.

Toutefois, la zone 30 n'incite pas, comme la voie cyclable, à prendre son vélo pour circuler en sécurité.

C'est une mesure qui s'adresse aux automobilistes, et qui leur est destinée.

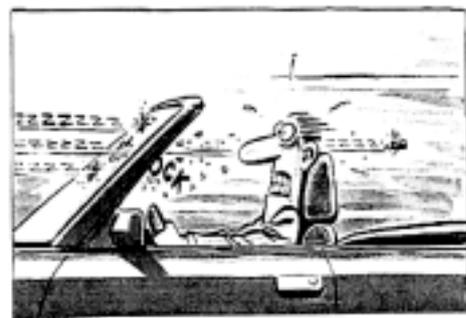
**A** ménager une voie [piste ou bande]cyclable, c'est inciter les usagers à se déplacer à vélo, c'est une invitation à changer de mode de déplacement. C'est un autre discours, cela parle autrement : voyez, ici, on partage la voirie. Il n'y en a pas que

pour la voiture, il y a aussi de la place pour les piétons, les cyclistes, les transports en commun. Lorsqu'elle est respectée, la zone 30 limite la vitesse, mais elle s'adresse aux automobilistes. Uniquement. Si l'on souhaite voir se développer d'autres modes de déplacement, par exemple le vélo, ce sont des voies cyclables qu'il faut souhaiter voir aménager. Par une réduction de l'espace réservée à la voiture, elles auront aussi un effet favorable sur la limitation de la vitesse. Le discours sera : ici, on partage la voirie, automobilistes vous n'êtes pas seuls... ralentissez !

Pour illustrer ma pensée, voici l'exemple de l'avenue de la République à Seclin. Ce n'est pas un cas unique. Celle-ci est relativement large. Ce qui autoriserait deux voies voitures, une dans chaque sens ; voies cyclables, trottoirs et peut être même du stationnement pour la plus grande joie des riverains. Actuellement, lors des heures de pointe, l'avenue est saturée. La vitesse y est réduite. Y aura-t'il davantage de cyclistes ? J'en doute.

**Philippe Delrue / Paul Lueur**

## Sécurité bis



**Qu'est ce qu'un piéton ?**

Au choix :  
un cycliste dont le vélo est en panne, un cycliste qui effectue un déplacement très court, un cycliste qui s'est fait dérober son vélo (20% des cyclistes qui se font voler pour la première fois leur bicyclette renoncent à l'usage du vélo), un cycliste qui remontera sur son vélo dès que sa sécurité sur la route sera enfin effective, un cycliste très respectueux de la loi qui remonte à pied en tenant son vélo à la main une rue à sens unique non-équipée d'un contresens cyclable, une personne qui n'a pas la chance d'avoir le sens de l'équilibre ou qui a des problèmes de santé.

**Qu'est ce qu'un motard ?**

Au choix :  
Un cycliste très pressé ou un cycliste qui ne sait plus pédaler !

**Qu'est ce qu'un utilisateur de "quad" ?**

Un motard qui a perdu le sens de l'équilibre !

**Qu'est ce qu'un automobiliste ?**

Un utilisateur de "quad" frileux !

**Qu'est ce qu'un cycliste ?**  
Un être humain heureux !

**Jean D**



**Ca va chauffer !**

Par respect envers les générations futures et pour éviter une forte aggravation de l'effet de serre, le vice-président chargé des relations avec les adhérents de l'ADAV recommande chaudement à tous nos lecteurs d'éviter d'utiliser la voiture ou de prendre l'avion et de privilégier la marche à pied, les rollers, la bicyclette, les transports en commun terrestres et maritimes.

**Jean D.**



**Similitude**

Pour faire ses courses et visiter des sites sur Internet, il faut utiliser un ordinateur avec un bon anti-virus.  
En ville ou en campagne, pour faire ses courses, aller au travail ou visiter des sites (touristiques, parcs de loisirs, etc.), il faut utiliser un vélo avec un bon anti-vol\*. (Merci Camille)

**Jean D.**

**Les rollers dans la ville, même combat**

Créée en 2000, l'association RIDE ON LILLE (ROL) est un phénomène sociologique. Elle est devenue en quelques années l'une des plus grosses associations de Lille, avec plus de 1100 membres (800 adhérents en 2004).



**N**ous les avons souvent croisés lors de manifestations culturelles comme le rallye des Maisons-Folies cette année.

Très connue pour ses sorties du vendredi soir et du dimanche après-midi à Lille, elle est animée par Thierry VAN HOFFE que nous avons voulu rencontrer car nos champs d'action sont très proches.

**A.D.A.V. : Peux-tu nous présenter ROL ?**

**Thierry VAN HOFFE :** Nous sommes actuellement 800 membres avec une moyenne d'âge de 29 ans. Notre plus vieux membre a 71 ans. Nous avons 3 salariés au statut d'emploi-jeune qui organisent toutes les sorties ROL et les manifestations spéciales comme notre dernier travail, un guide roller de la métropole lilloise.

**A.D.A.V. : Quels sont les points communs et les différences entre les déplacements à vélo et ceux en roller ?**

**TVH :** L'apprentissage du roller est plus complexe, selon la météo, les sols sont très différents et la technique est différente. D'où la nécessité d'avoir créé une école de roller pour les débutants car les pièges sont trop nombreux quand on démarre. Il faut deux mois pour bien apprendre le roller si on est motivé et sportif.

Il faut savoir que le roller est un mode transport au quotidien, on atteint facilement une vitesse de déplacement de 20 km/h en site propre et entre 10 et 15 km/h en site urbain, la différence étant due aux obstacles et aux différences de revêtement.

Nous avons, je crois, en commun avec les cyclistes, les problèmes d'insécurité, d'aménagement comme les bordures de

trottoirs et d'absence de protection en cas de choc. Par exemple, les portières de voiture sont aussi dangereuses pour nous que pour vous.

Beaucoup d'adhérents de ROL ont aussi la préoccupation de l'environnement et ont choisi le roller pour ça aussi.

Les différences notables sur le statut même du roller qui, aux yeux des législateurs, est un piéton, ce qui nous oblige légalement à rouler sur le trottoir. Mais en fait, nous utilisons souvent les aménagements cyclables et donc nous militons pour y être légalement.

**A.D.A.V. : Quels sont les intérêts communs aux rollers et aux cyclistes ?**

**TVH :** Pour nous, plus le réseau cyclable sera de qualité et étendu, plus nous roulerons en sécurité.

Il y a aussi les véloroutes qui nous intéressent beaucoup mais les parcours déjà réalisés (le long de la Deûle) nous sont presque interdits puisque le revêtement (sable de Marquise) n'est pas fait pour le roller.

La sécurité généralement est un dossier sur lequel nous partageons les mêmes vues.

**Pavés : rollers vélos même galère ...**

Enfin, je dirais que l'accès aux transports en commun qui nous est interdit (120 E d'amende pour le roller en métro !) et qui vous est aussi partiellement interdit (seul le tramway est autorisé aux vélos) est un champ commun d'actions et de revendications. Nous faisons partie des modes de déplacement urbain "doux".

**A.D.A.V. : Comment juges-tu la cohabitation vélos-rollers sur le réseau cyclable ?**

**TVH :** Ce n'est pas terrible

quand il y a du monde car nos mouvements de bras nécessitent une certaine largeur de piste ou de bande. Mais c'est une question d'habitude et de respect. C'est comme pour nous avec les piétons sur les trottoirs, d'où l'intérêt d'une école de roller

**A.D.A.V. : Décris-nous ta ville idéale.**

**TVH :** Ce serait une ville comme la Rochelle ou Strasbourg avec un maximum de zones piétonnes, sans pavés, à Lille, les zones piétonnières sont très souvent pavées ce qui les interdit de fait aux rollers. Je rêve aussi à des voies séparées pour les rollers comme à New-York.

**A.D.A.V. : Comment vois-tu l'A.D.A.V. ?**

**TVH :** Je trouve que vous êtes très actifs, revendicatifs, vous occupez bien le terrain et que votre action paye puisqu'on voit de plus en plus de cyclistes à Lille. D'ailleurs, nous, on a du mal à militer comme vous le faites.

Sinon, je suis très intéressé par la démarche et le travail effectué dans les Groupes Travail Vélo, je trouve qu'on devrait y être associé mais ça demande de l'énergie.

Il faudrait qu'on organise des sorties communes le dimanche par exemple.

**YM**



L'association Ride on Lille vient de publier un très beau guide "Culture roller, guide roller de la métropole lilloise" avec des conseils, des adresses et une quinzaine d'itinéraires touristiques et culturels dans la région et en Belgique. Il est disponible pour les adhérents de l'A.D.A.V. au prix de 7,5 Euros.

**RIDE ON LILLE**  
23 rue Gosselet LILLE  
Tél : 03-20-42-08-81  
www.rol.asso.fr  
contact@rol.asso.fr

# Impressions d'un cycliste lillois débarqué dans la capitale Magyar.

La Hongrie n'est pas ce que l'on peut appeler un pays où le cycliste est roi. Bien qu'encore très utilisé à la campagne, ce moyen de transport qui semble être redécouvert pour ses vertus nombreuses dans l'Ouest de l'Europe, a pour une grande part perdu droit de cité dans les villes de l'Est.

Pourtant, ce n'est pas faute d'avoir existé, et en nombre, pour preuve : de vieux films qui montrent une parfaite cohabitation avec les autres usagers du macadam, tels que le tramway, les bus sous différentes formes, dont le trolleybus, et le peu d'autos d'alors. En revanche, il n'est pas rare aujourd'hui de se faire frôler par une majorité d'automobilistes, voire klaxonner quand ils estiment que notre vitesse n'est pas suffisante pour satisfaire les délais qu'ils se sont fixés.



fonctionnent plus ou moins sur le mode des confréries, et leurs groupes ont les moyens de se faire entendre. Une grande majorité d'entre eux devait être présente à la masse critique organisée en date du 22 septembre pour protester contre la non-participation de la mairie de Budapest à l'événement. Plus de 10000 participants, selon divers témoignages, malgré une météo hostile, par le seul affichage de quelques autocollants invitant à s'y joindre, et de nombreux envois de messages électroniques.

## Des bandes cyclables à la parisienne

Le manque de respect le plus flagrant nous provient des chauffeurs de taxi, qui ont pour habitude de rouler à vive allure ou, quand ils marquent l'arrêt, de se garer sans retenue sur les bandes cyclables existantes. Parce que oui, elles existent. À la mode de Paris, il est vrai, pas ce qu'il y a de plus confortable – pour exemple ces axes rouges bordés d'une ligne sensée représenter une aire protégée pour les conducteurs de bicyclette, et séparées du reste de la chaussée par des plots en bétons dont le passage au travers n'est permis avec aisance que pour les praticiens confirmés. À la moindre présence d'une automobile sur ces aires, de la dextérité est recommandée pour s'en écarter, en gardant un œil sur les véhicules qui continuent d'affluer sur les voies de circulation parallèles. D'autres aménagements ont bien été entrepris, mais de façon trop timide au goût du peu de cyclistes rencontrés ici.

Un point pourtant sur lequel Lille aurait à retenir une leçon : le traitement des bordures. À toutes les intersections entre pistes cyclables et voies autos, le niveau zéro qui relie les différentes zones de circulation permet un passage grandement facilité.

## Des fringants coursiers

En outre, la ville fourmille de coursiers à vélos, dont les équipements, du casque aux genouillères, ne sont sans doute pas pour rassurer ceux qui éventuellement seraient tentés de laisser leur voiture au garage. Ils

## Car Free Network

En juillet 2005, la ville accueillera le rassemblement annuel de feu Carbusters, rebaptisée Car Free Network, organisation internationale basée à Prague en République tchèque, et qui travaille à la mise en réseau des personnes intéressées par le concept de ville sans voitures. Au niveau européen, il semble que l'axe cyclotouristique entre Nantes et la capitale hongroise se précise, avec pour une grande partie de l'itinéraire un passage par les bords du Danube.

**Sébastien Torro**  
correspondant local de l'ADAV à Budapest

## Correspondant local de l'ADAV, où, quand, comment, pourquoi ?

A sa dernière Assemblée Générale, l'ADAV a émis la volonté de privilégier le dialogue et la concertation au détriment du rapport de force afin de rappeler la place du vélo dès le début des projets d'aménagements de voirie.

Sur Lille, l'ADAV participe aux Groupes Travail Vélo avec les services techniques de la Ville de Lille et de Lille Métropole Communauté Urbaine. Le correspondant local participe à ces réunions de concertation pour apporter son expérience de cycliste plus ou moins quotidien. Il est préférable, pour cela, de bien connaître les différents aménagements cyclables existants et de se tenir au courant des aménagements en cours dans son secteur. Il n'hésite pas pour cela à faire des visites sur le terrain. Elaborer un aménagement cyclable conciliant les besoins des différents

usagers de la route n'est pas chose si facile ! L'incident de la Rue d'Angleterre l'a encore rappelé récemment ! Le dialogue avec les élus locaux et les responsables techniques est donc primordial.

Le correspondant local participe concrètement à l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes...

Si vous vous sentez cette âme citoyenne, n'hésitez plus à vous faire connaître auprès de l'ADAV ! A bientôt !

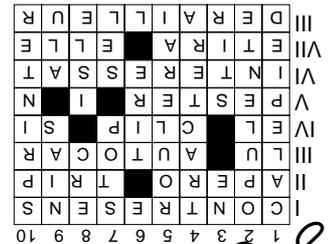
**Elise DEFOSSEZ,**  
correspondante locale Fives  
Hellemmes - St Maurice-Pellevoisin

Avez-vous vu dans la chronique "De vive voix" de la Voix du Nord du 28 novembre deux interventions de lecteurs qui signalaient à juste titre que la plupart des cyclistes roulant la nuit tombée étaient dépourvus d'éclairage ?

En outre, étant habillés de couleurs sombres, ils étaient peu visibles dans le flot de circulation. Je suis d'accord avec les auteurs de la lettre. Je pense qu'il faut alarmer l'ensemble des cyclistes sur ce danger. C'est un comportement suicidaire ! (...) On trouve pour une somme modique des éclairages amovibles alimentés par des piles longue durée (marque SMART). Ce serait faire une

oeuvre salubre de faire campagne dans ce sens.

**Gérard HOCHIN**  
adhérent de l'ADAV Wattrelos



## BULLETIN D'ADHESION

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs, Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue...

Bulletin à renvoyer à l'Association Droit Au Vélo, 23, rue Gosselet, 59000 LILLE

- J'adhère à 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'heurO véLO" .....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.

Je souhaite recevoir un reçu fiscal pour ce don.

Je souhaite recevoir ma carte d'adhérent

Prénom : .....

Nom : .....

Adresse : .....

.....

Code postal :..... Ville .....

Profession .....

Téléphone : .....

Courriel : .....

Date de naissance : .....

● Samedi 29 janvier 2005  
10 h / 13 h TOURCOING  
Réunion d'échanges et d'informations

avec les adhérents de Tourcoing, Roubaix et alentours.  
Maison des associations,  
100 rue de Lille à Tourcoing.

● Samedi 22 janvier 2005  
14 h/17h

## Assemblée Générale

L'AG, c'est un moment de rencontre entre les adhérents de l'Association Droit au Vélo.

Vous pouvez y exprimer votre point de vue sur l'association : son fonctionnement, ses activités, ses orientations.

Vous pouvez proposer votre candidature pour devenir membre du Conseil d'Administration.

En venant à l'AG, vous faites vivre l'association.

● Samedi 30 avril 2005 à 13 h  
BALADE VELO SUR LES BORDS DE DEULE

L'ADAV vous propose un circuit de 30 km ( allure tranquille) sur les berges de la Deule. Cette balade sera ponctuée d'une visite guidée de la distillerie de genièvre Clayssens à Wambrechies.

Départ : 13 h ( RDV à l'entrée du zoo de Lille). Retour : vers 17h

Prix pour la visite : 6 euros / personne  
Réservation indispensable avant le 28 avril auprès de la MNE (03 20 52 12 02) ou par mail auprès de Judicaël Potonnet judik@free.fr (25 personnes maxi)

● Un Samedi de Printemps

Broc à vélo à Lille ?

(des précisions prochainement par mail ou par la presse...)

Les articles pour le prochain HeuroVélo doivent nous parvenir avant le 20 avril 2005

# Journal dérailleur l'heurovélo

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

Dans l'HeuroVélo

N° 14, l'article

suivant était paru :

## Gonflé

### Les conséquences d'un pneu sous-gonflé

Lorsque vous roulez avec un ou des pneus sous-gonflés :

1. Vous vous fatiguez, je trouve cela dommage.
2. Vous fatiguez le pneu, c'est dommage.
3. Vous risquez d'abîmer la jante, ce serait dommage.
4. Vous me faites mal au cœur.

La pression maximale du pneu est généralement indiquée sur la circonférence du pneu : vérifiez, je n'invente rien !

Jean D.

**Barème d'équivalence :**  
40 PSI = 3 bars  
60 PSI = 4,2 bars  
80 PSI = 6 bars  
100 PSI = 7 bars

*Tout contrevenant prend le risque de se faire*

*intercepter par un membre de l'ADAV pour le motif suivant : crime contre la bicyclette. Le montant de l'amende : autoriser l'intercepteur à regonfler vos pneus.*

*Une fois le pneu à la pression maximale, je rappelle à nos lecteurs, notamment à ceux de plus de cinquante ans, que la vitesse maximale en ville est de 50 km /h.*

*Nouvelle information : aux conséquences indiquées ci-dessus, il faut ajouter :*

*5. la détérioration de la chambre à air au niveau de la surface en contact avec les flancs des pneus, celle-ci pouvant même avoir pour conséquence la crevaison.*

*6. la crevaison directe par pinçon reconnaissable par la présence de deux trous proches l'un de l'autre et dont l'origine est le pincement de la chambre entre la bande de roulement et la jante.*

## Recherche

### distributeur à vélo de notre journal

Pour nourrir notre vélosophie (la sagesse du vélo), nous sommes à la recherche d'adavistes prêts à s'investir dans la distribution à vélo de notre journal.

Il s'agit de venir le jour d'expédition ou peu après, embarquer les exemplaires des adhérents de la commune ou du quartier où vous résidez et ce, 3 fois par an.

Selon les villes, cela varie de 5 à 25 exemplaires à glisser dans les boîtes pour les villes proches de Lille (exemple, Lambersart avec 35 adhérent(e)s).

Cela permettrait de soulager nos finances, de gagner quelques jours dans l'acheminement par rapport à la Poste et pour vous de faire peut-être connaissance avec vos voisins vélosophes.

Pour Lille, vu le nombre (environ 150), on peut répartir par quartiers ou défrayer un étudiant ou un lycéen pour les quelques heures nécessaires au job. Ecrire, téléphoner ou tapoter à l'ADAV.

YM

## Retrouvez l'Adav sur l'internet

[www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)

- Nos actions
- Les aménagements
- Les balades
- Les conseils pratiques

- Un forum de discussion
  - Bientôt des petites annonces
- informez-vous... exprimez-vous...

Site : [www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)  
commission paritaire en attente  
périodicité trimestrielle  
conception ADAV  
Le numéO : 2 euros  
gratuit pour les adhérents.  
Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication :

Benoît Cousin,

mise en page : JF Charvet,

Ont contribué à ce numéro : Michel

Anceau, JF Charvet, Françoise Colin,

Benoît Cousin, Elise Defossez, Jean

DewavrIn, Philippe Delrue, Julien

Dubois, Olivier Dutel, Frédéric Héran, Xavier Leleu, Paul Lueur, Yves Maerten, Sébastien Torro,

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 : 700 ex

Accueil aux heures de travail des salariés, pour être sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de téléphoner avant de vous déplacer. 03 20 86 17 25