



N°49

Septembre
2005

www.droitauvelo.org

Journal dérailleur

L'heure vélo

**BROC'À
VELO**
samedi 22 Oct
Place des
Buisses Lille

LILLE

Positive Pétition :
1111 signatures
P2

TOURISME
MILITANT

Dynamobile 2005
à Lille
P3

LILLE CENTRE
Les travaux
avancent
P4

L A M B E R S A R T
Lambertart se
met au vélo
P5

E C O
Le baril à 1000 \$
P6

TENDANCE
Attention 4x4
P7

AMENAGEMENT
L'Adav y était
P8-9

PAYS BAS
30 ans de
militantisme
P10-11

ACCIDENT
Fausse route
P12

Aujourd'hui, je choisis le **vélo!** et ça se voit...



21 juillet 2005 :
Dynamobile 2005
sur la Grand 'place
de Lille



Semaine
européenne
de la Mobilité
du 16 au 22 sept 05

Vœux

Lu dans le journal «20 minutes» du mardi 7 juin 2005 :

Environnement

Les ados inquiets pour la planète. Deux tiers se disent «plutôt inquiets» ou «très inquiets» de l'avenir de la planète, selon un sondage Ipsos. Ils sont 85% à estimer que la planète sera, en 2025, en moins bon état qu'aujourd'hui. Pourvu que cette inquiétude les incite à choisir le vélo !

Jean D



Sandow et sans reproche

Parce que la sécurité n'est pas accessoire, voici les mesures lues sur l'emballage de sandows.

"Tendre le sandow avec précaution, le décrochage incontrôlé peut causer de graves blessures aux parties non protégées du corps, en particulier les yeux. Ne pas tendre au-delà de 75% de la longueur au repos. La surtension peut provoquer la rupture du crochet, provoquant un décrochage incontrôlé soudain. Ne pas tendre le sandow dans l'axe du visage. Utiliser le bon sens pour arrimer une charge : Utiliser plusieurs sandows ; Arrimage de charges ayant de la prise au vent, formellement prohibé".

Jean D



Réponse à tout

Sur la première page du précédent Heurovélo (N°48), était posée la question suivante : «**Qui peut encore circuler à vélo en périphérie ?**»

Réponse : «*Un cycliste équipé d'un écarteur de danger.*»

Jean D

POSITIVE PETITION 1111 signatures

Nous avons été 1111 à signer la positive pétition «**Pour un réseau cyclable à Lille**» (voir L'Heurovélo N°48)

Les exemplaires en ont été solennellement remis à la mairie de Lille samedi 25 juin à 9h30. Une délégation de l'ADAV a été reçue par Pierre de Saintignon, premier adjoint, et Marc Santré, adjoint en charge des déplacements et de la voirie. Parmi les points abordés lors de l'entretien :

- L'ADAV a réaffirmé son attachement à la politique de meilleure répartition de l'espace public entreprise ces dernières années.

- Elle souhaite la poursuite et l'intensification des efforts entrepris en ce domaine, en mettant notamment l'accent sur les entrées de ville qui dissuadent actuellement nombre de Lillois ou habitants de la proche périphérie de la pratique du vélo urbain.

- Elle a rappelé que ses adhérents et les cyclistes en général se plaignent régulièrement de ce que les bandes cyclables soient fréquemment et impunément occupées par des véhicules en arrêt ou stationnement illicite, et que l'entretien de ces espaces laisse souvent à désirer.

- Il a été confirmé, que,



conformément au code de la route (article R.431-9), et en l'absence d'arrêtés municipaux indiquant des dispositions différentes, "les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons."

L'ADAV a par conséquent souhaité l'installation d'arceaux à l'intérieur de ces zones, et pas seulement à leur entrée.

Benoit Cousin

Bilan

Broc à vélo



Le 4 juin, la Broc'à vélos de l'ADAV à Lille a une fois de plus remporté un franc succès. Malgré le mauvais temps de début de journée, les amateurs de vélos étaient au rendez-vous !

Avec une vingtaine d'inscrits, le nombre de vélos vendus a facilement atteint la centaine. En renfort des habitués que sont la MJC de Phalempin et l'Association Cric&Co de Roubaix, nous avons été honorés par la présence d'un vélociste néerlandais dont les vélos se sont vendus comme des petits pains aux plus lève-tôt d'entre nous !

Ch'ti Vélo était aussi présente avec un stand de location

de vélos et de présentation du futur marquage contre le vol. Beaucoup d'adhérents de l'ADAV étaient aussi venus pour l'atelier de réparation de vélos, ce qui nous encourage dans notre projet d'ateliers plus réguliers. Contactez-nous si vous voulez nous aider à les mettre en place ! Merci encore à Jean pour son efficacité !

Au-delà de son aspect commercial, cette Broc a aussi été un rendez-vous de cyclistes



et d'adhérents (actuels et futurs !) de l'ADAV. Nous avons recueilli de nombreuses signatures à notre Positive Pétition !

Merci David ! Merci à tous pour votre participation à la réussite de ce moment convivial ! Merci aussi à la Mairie de quartier de Wazemmes pour son accueil dans le cadre de la semaine du Développement Durable.

Elise Défossez

Au nom de la sécurité

Les adhérents présents à l'assemblée générale de l'Adav ont peut-être tressailli lorsque le représentant de la D.D.E a justifié, au nom de la sécurité, la suppression de nombreuses traversées de la RN41 pour piétons et cyclistes dans le secteur de HALLENNES LES HAUBOURDIN.

sorte la D.D.E incite la totalité de la population à se déplacer en voiture, alimentant ainsi son propre (peut-on utiliser ce terme à propos de l'automobile ?) fonds de commerce. De plus, ce représentant s'est bien gardé de nous informer que les services de la D.D.E gèrent un accroissement de la circulation situé entre 2 et 3% par an.

Cet accroissement est-il compatible avec les accords de Kyoto qui, pour les élus et techniciens qui l'auraient oublié, visent à réduire les émissions de gaz à effets de serre ? En l'interpellant, je lui ai fait remarquer que ce n'était pas à nous de réclamer ces aménagements cyclables et piétonniers et que la D.D.E devait systématique-

ment les prendre en compte et intégrer (dès la conception) leurs coûts dans leurs projets. Il a répondu que ceci serait fait sur trois ponts enjambant l'A 25 (sur un secteur déterminé). Suite au cessez-le-feu réclamé par notre président et la nécessité d'avancer dans le débat, je n'ai pas su si ces trois ponts représentaient la totalité des franchissements du secteur. Je doute fort que la réalisation d'aménagements spécifiques pour usagers vulnérables soit devenue un automatisme (automatisme : un drôle de terme qui me laisse penser que l'on n'a plus à réfléchir).

Jean Dewavrin

Les vacances sont parfois l'occasion d'oublier le point de vue du cycliste essentiellement urbain et de partir à l'aventure nourrir son âme de militant sous d'autres cieux. Certains d'entre nous ne s'en sont pas privés et sont allés par exemple descendre le cours du Danube jusqu'à Budapest, escalader des cols alpins ou randonner je ne sais où, pour se laisser caresser par l'air, respirer, écouter, regarder : le vélo, c'est bien connu, est un émulateur des cinq sens (eh oui, il creuse aussi...)

On ne se refait pas : il est bien difficile durant ces voyages de ne pas prêter attention au sort fait aux cyclistes dans chaque région traversée. On peut ainsi, dans un petit chef-lieu de canton de la Drôme, emprunter avec bonheur le tout frais contresens cyclable de la rue principale, et, quelques heures plus tard, dans ce même département pourtant truffé d'itinéraires cyclistes souvent bien conçus, sur de petites routes qui n'avaient rien demandé à personne, pester contre les infects



Merci à Julien

gravillons consciencieusement et généreusement déposés du matin au soir (Maudit sois-tu, gravillonneur...) ; également constater que traverser à vélo certaines grandes villes du sud est un cauchemar, et qu'en comparaison, Lille semble un paradis hollandais.

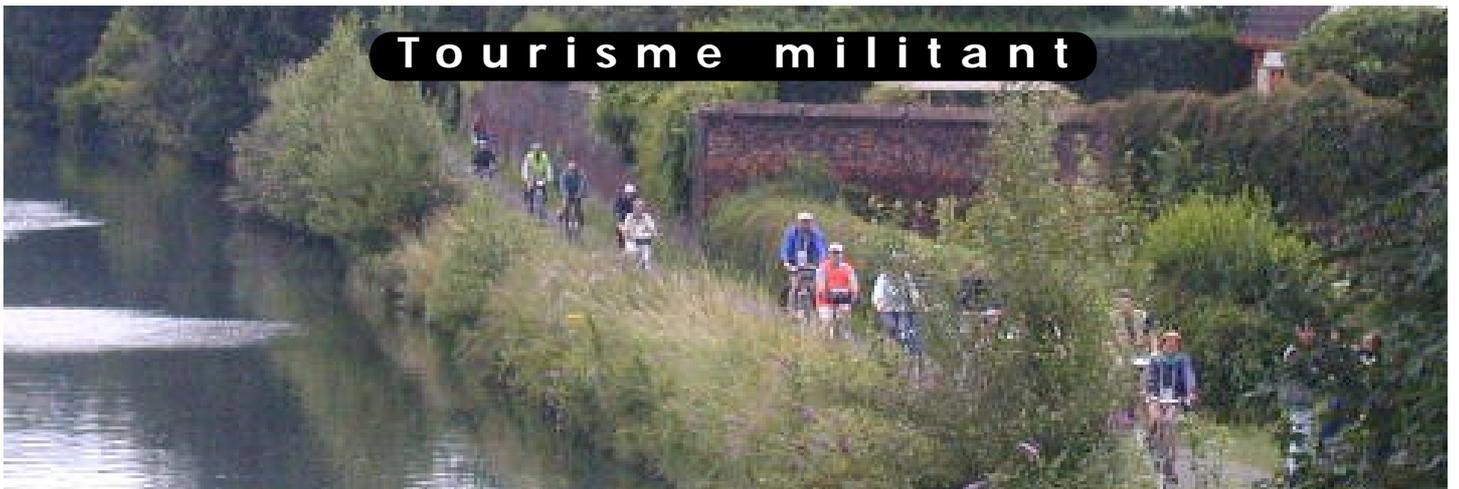
Au retour, l'automne s'annonce chargé, avec notamment la Semaine de la Mobilité et les Journées Nationales des Voies Vertes en septembre, le Congrès du Club des Villes Cyclables à Lille en octobre, une nouvelle Broc'à Vélo... Du pain sur la planche, du grain à moudre, du braquet à tirer..., **les bonnes volontés et les initiatives de chacun sont évidemment bienvenues.**

Un grand merci pour finir à Julien pour le travail accompli à l'ADAV pendant cinq ans : sa force de conviction et son obstination ont fait beaucoup pour la reconnaissance de notre association par les institutions ; et bienvenue à Fanny Steinmetz qui lui succède comme chargée de concertation et de promotion du vélo.

Bonne rentrée et bonnes routes à tous.

Benoît Cousin

Tourisme militant



21 juillet : Dynamobile 2005 à Lille

Dynamobile est depuis 1995 une démarche familiale, conviviale et européenne ayant comme objectif de sensibiliser les participants, les habitants, les mandataires publics et les médias des régions traversées aux multiples avantages de la pratique du vélo. Les cyclistes, venus seuls ou en famille, transportent leurs bagages sur leur vélo. Ils logent dans des halles de sport et une cuisine mobile accompagne le groupe.

Les 150 cyclistes de Dynamobile, de tous âges et de tous horizons, ont pris la route le 15 juillet pour un périple de 600 kilomètres en Belgique, aux Pays-Bas et en France, afin de rappeler que le vélo est bon pour la mobilité, l'environnement et la santé.

Le 21 juillet, Dynamobile proposait à ses participants un aller et retour de Comines à Lille. Une délégation d'une dizaine de membres de L'ADAV est venue à leur rencontre : rendez-vous était pris Place du Général de Gaulle à Marqu'en-Barœul. Ce sont

alors quatre-vingt cyclistes qui ont pris la direction de Lille en suivant les chemins de halage de la Marque et de la Deûle. Et Dynamobile faisait une entrée triomphale dans la capitale des Flandres en empruntant le couloir bus-vélos de la Citadine.

A 12 h, le cortège arrivait à la mairie où il était accueilli par Marc Santré, adjoint au maire. Les responsables de Dynamobile et de l'ADAV ont pu plaider la cause du vélo dans une atmosphère amicale. Un cocktail a ensuite été offert à l'assistance par la ville de Lille.

Complémentarité vélo train

Un autre rendez-vous était programmé à 14 heures à la gare Lille-Europe où Dynamobile a remis à la SNCF un dossier rassemblant la position d'associations européennes sur la nécessaire complémentarité entre le vélo et le train, et regrettant en particulier l'impossibilité de voyager avec son vélo non démonté dans les TGV reliant la Belgique et la France.

L'on rejoignait ensuite la Grand'Place de Lille qui se transformait quelques instants

en un vaste parking à vélos presque digne de ceux des grandes gares belges. Les cyclistes s'égaillaient dans le centre-ville et aux terrasses des cafés, avant de reprendre, toujours sous le soleil, le chemin de Comines.

Une belle journée de "vacances militantes", selon Denise Maerevoet, présidente de Dynamobile.

Elise Défossez et Benoît Cousin

Autosatisfaction ou auto-dénigrement ?

Lors d'une émission radiophonique, un journaliste a déclaré que l'auto-censure était pire que la censure. J'en étais sûr : dès que l'auto intervient, c'est toujours pire ! Signé : un cycliste qui se vélocensure.

Jean D



Mesure de précaution

Suite aux méfaits du tabac, le gouvernement envisage d'interdire la vente des cigarettes en chocolat. Je ne sais pas quelles sont ses intentions concernant les biscuits appelés cigarettes russes. Suite aux méfaits de l'automobile, le gouvernement interdira-t'il la vente des voitures miniatures et des circuits 24 ?

Jean D



Félicitations

La rue du Quesnellet à Mons-en-Barœul a été réaménagée. La largeur des voies a été réduite, des plateaux surélevés réduisent considérablement la vitesse. La conception du stationnement automobile (sans dénivellation entre la zone de stationnement et le trottoir), permet aux piétons de disposer de vastes trottoirs si les voitures sont absentes. En procédant ainsi, le stationnement peut être localement interdit par la suite (en installant des plots) et cette modification ne nécessite pas de réfection des trottoirs. C'est une réalisation remarquable (rien à voir avec les piètres réaménagements des rues Henry-Lestienne à Lille et Aristide Briand à Lambersart où rien n'a été fait pour ralentir les voitures et où l'essentiel de la voirie est consacré à la bagnole.) Grand merci à monsieur le Maire de Mons-en-Barœul et aux techniciens urbains concernés.

Jean D



Bouchons

Encore des embouteillages ! Décidément, le pétrole n'est pas assez cher !

Jean D

Dans le centre ville , les travaux avancent, les vélos aussi !

Bandes cyclables rue Nationale, remise à double sens de la rue Solférino, contresens cyclables prévus dans le secteur de la place de la République...

N'hésitez pas à diffuser largement notre très bonne brochure "Le bon sens des contresens !"

Et profitez pleinement de la Grand Place de Lille : "week-ends piétons" jusqu'au 25 septembre !

La Grand Place est fermée à la circulation du samedi 9h au dimanche 19h.

Encore une bonne nouvelle...

A l'écluse du Grand Carré, l'épaisse couche de cailloux déposée il y a un an, aussi inutile qu'inconfortable, a été enlevée sur une largeur de deux mètres : les cyclistes et les joggers apprécieront !

Mais... le Parc de la Citadelle interdit aux vélos ?

La Ville de Lille vient d'implanter, à l'entrée des jardins publics, des panneaux d'information fort bien réalisés : le descriptif de chaque site est suivi d'une charte d'usage commune à tous ; il y est notamment précisé que les jeux de ballon sont interdits, ainsi que la circulation des cyclomoteurs et des vélos, y compris dans les allées.

Si ces mesures sont parfaitement compréhensibles dans les squares de quartier ou les jardins d'agrément (Vauban), elles sont tout à fait inadaptées au cas du Parc de la Citadelle, qui aurait mérité un règlement particulier : cela aurait été l'occasion d'enlever les vieux panneaux "Interdit à tous véhicules", d'autoriser explicitement la circulation des bicyclettes (à vitesse adaptée, avec priorité aux piétons), et de prohi-



ber fermement celle des véhicules à moteur. On comprend d'autant plus mal cette initiative que la cohabitation entre vélos et piétons est la plupart du temps parfaitement sereine dans les allées du Bois (le seul problème pourrait éventuellement être la dégradation de certains sentiers par une surfréquentation de VTT).

Espérons, après l'épisode tragi-comique de l'interdiction des passerelles Ory et Vauban, qu'il ne s'agit que d'une nouvelle erreur de communication...

Benoit Cousin



La petite reine se mouille !

L'ADAV remercie la jeune et souriante cycliste qui a fait la couverture du quotidien gratuit "LILLE PLUS" du 5 juillet

Rappelez-vous, la veille, un gros orage matinal avait inondé quelques artères métropolitaines, dont la conséquence immédiate fut des embouteillages monstrueux (pour une fois j'étais en voiture, obligé! et c'était vraiment pénible) et un bazar de véhicules bloqués, noyés pendant toute la journée. Cette cycliste bien équipée pour

la pluie semblait circuler avec plaisir au milieu d'une rue-canal, son sourire en témoignant, faisant ainsi un super pub pour notre petite reine préférée. Elle démontra magnifiquement que le vélo s'adaptait à toutes les conditions météorologiques au moment même où le système AUTO coulait sous quelques centimètres d'eau. Encore merci et si quelqu'un la connaît, qu'elle nous appelle, nous aimerions la remercier par un petit cadeau.

Yves Maerten

- Pour le prochain
- Heurovélo, qui sera
- le 50^e numéro,
- écrivez-nous
- votre relation à la
- bicyclette, vos
- souvenirs, exploits,
- vacances, envoyez
- nous des photos
- pro-vélo, bref
- exprimez-vous,
- ce journal est
- avant tout votre
- tribune.

Je choisis de rouler à vélo, et ça se voit !

Durant cette semaine de la mobilité, l'objectif est : **plus de vélos dans la rue, bien visibles.** Pour aller au travail, à l'école, faire les courses, pour des loisirs. Pour 500 mètres ou pour 5 km. A vélo simplement, ou en combinant vélo et transports publics.

Roulons, le reste viendra plus facilement.

Quelques gestes «vélo» de plus pendant la semaine, et l'effet recherché au plan collectif sera obtenu. C'est ce qui décidera ceux qui hésitent à prendre leur vélo en ville. C'est ce qui fera décider nos collectivités à engager une politique cyclable, à améliorer les conditions de la circulation à vélo.



Le jaune, ça se voit mieux

Pas question de carton jaune, mais un signe ; ruban, écharpe, bandeau de papier, guirlande, fleurs, sur vous ou sur le vélo, comme vous voudrez. Comme à Bordeaux pour le congrès de la FUBicy en avril, c'était superbe

cette idée de foulard jaune. Cet insigne jaune rappellera à ceux qui ne sont pas à vélo que, justement, c'est l'occasion de s'y mettre. Il signifiera que pour nous, le vélo est un vrai choix, quelle qu'en soit la raison : respecter l'environnement, économiser le carburant, garder ou retrouver la forme, prendre l'air, préserver le cadre de vie urbain, gagner du temps en se jouant des embouteillages...

Voir le document joint à diffuser aux passants, à agraffer sur les vélos. Le slogan de ce signe individuel est «**Aujourd'hui, je choisis le vélo**».

La FUBicy



Décathlon : le management sportif ?

Extrait d'un article paru dans La Croix du 30 février 2005 (C'est un peu tard, mais la place était rare dans les numéros précédents) SUR ce distributeur d'articles de sport

Le groupe veille aussi à soigner son image jeune et dynamique. «*La direction exerce des pressions pour augmenter la productivité mais aussi pour inciter les plus anciens à quitter l'entreprise afin de garder un effectif jeune, d'où un roulement très important. Cela dépend des statuts de personnel, mais l'ancienneté varie entre trois et cinq ans.*» répond Frédéric CROCCEL* qui met en avant le succès de l'entreprise mais aussi son système d'intéressement, de participation et d'actionnariat des salariés.

Suite à cet extrait, je ne ferai pas non plus de commentaires mais je rappelle à tous nos adhérents que des vélocistes (dont la liste figure dans l'Heurovélo et qui ne mettent pas à la porte leurs salariés au bout de 5 ans) dans la communauté urbaine nous offrent le meilleur accueil et des remises.

* Frédéric CROCCEL est responsable de la communication du groupe Décathlon

Jean D



point de vue

Perdu de vie

En cas de retard, les clients de la SNCF perdent leur temps. En cas d'accident sur les routes, des citoyens perdent la vie. C'est pour cela que les dirigeants de la D.D.E pensent qu'il est primordial de développer les infrastructures routières, ces gens n'ayant pas de temps à perdre ! on peut faire ce qu'on veut ?



Lammersart

Passerelles cyclables • Lammersart se met au vélo

L'ADAV a toujours souhaité la cohabitation cyclistes/piétons sur les passerelles qui enjambent la Deûle et relie Lille à Lammersart.

Au delà de la symbolique, l'ADAV a veillé à ce que l'usage concret de ces passages "cool" soit reconnu pour tous les utilisateurs de modes alternatifs doux. Malgré la remise à neuf et aux normes, nous avons insisté pour légaliser l'usage du plus grand nombre sur un itinéraire éloigné du trafic automobile. Il nous semblait important de le signaler lors de l'inauguration des passerelles et de faire reconnaître par les deux municipalités l'intérêt qu'elles représentent. Les deux mairies se sont concertées pour maintenir l'usage sans alourdir la signalétique et surcharger l'environnement.

Philippe Delrue
correspondant local

P.S. : Merci à Lille Métropole Communauté Urbaine pour cette nécessaire modification ! Et merci à Jean-Marie Barféty pour son intervention !

Deux contresens cyclables ont été installés rue de l'Abbé Desplanques et rue Ampère : à utiliser sans modération.

CA Y EST ! Lammersart a aménagé un contresens cyclable dans le quartier de Cantelieu début d'été 2005. Cela se passe dans une longue rue parallèle à l'avenue de Dunkerque. Quartier minéral où les rues et les façades étroites ne permettent pas à chaque ménage de



garer deux voitures devant sa maison. Dieu merci ! Heureusement, le quartier est bien pourvu en transports en commun ; bus et métro. Par contre, l'amélioration de la condition des cyclistes et piétons était à revoir ; les voitures stationnant sur les trottoirs laissent peu de place à la circulation des poussettes et des personnes à mobilité réduite. En 2004, un plan de circulation est étudié par divers groupes de réflexion ; groupe de travail vélo, démocratie participative... Non sans mal. Les cyclistes ont souhaité un contresens dans chaque rue en sens unique ; certaines rues trop étroites ne le permettent pas.

Toutefois, dans cette rue toute en longueur, il a été jugé utile de rompre la continuité du trafic automobile et d'autoriser le contresens cyclable pour valoriser l'usage du vélo.

Partager la voirie

Certains commerçants se sont plaints de cette situation : la voie cyclable en contresens occupe des ex-places de stationnement ! Les arguments des commerçants vont dans le sens de : "plus de voitures, les cyclistes ont de la place au bois de Boulogne". Arguments déjà entendus lors de la concertation sur l'aménagement de l'avenue de Dunkerque. Attachés au "tout automobile", les commerçants ne remettent pas en cause la voiture qui a permis le développement des hypermarchés. Nous soutenons le plan de circulation actuel ; participation aux réunions, courriers en mairie, distributions de notre triptyque. Il serait intéressant de compléter l'aménagement par des arceaux de stationnement vélo.

Philippe D

Code de déontologie de l'adhérent(e) de l'ADAV

1. L'adhérent(e) parfait(e) paie toujours sa cotisation en début d'année. (C'est une consigne du trésorier ! L'ADAV éviterait, dans ce cas, des relances)
2. Il (ou elle) accroche toujours son vélo avec un bon antivol à un point fixe.
3. Son vélo est bien entretenu (l'éclairage et les freins fonctionnent correctement, la chaîne est correctement lubrifiée)
4. Il (ou elle) roule avec des pneus bien gonflés. (attention aux contrôles inopinés !)
5. Il (ou elle) ne se gêne pas pour critiquer l'absence d'aménagements cyclables. Exemple : Pont de Tournai, Avenue du président Kennedy, ...
6. Par principe, il évite de critiquer violemment les aménagements cyclables, certains techniciens ou élus n'attendant que ce type de réactions pour ne plus rien faire ! Avant de critiquer une réalisation, il (ou elle) se renseigne auprès de l'ADAV pour savoir si celle-ci a été consultée et écoutée. (l'aménagement cyclable parfait n'existe pas ; les aménageurs doivent (ou devraient pour ceux qui oublient systématiquement les cyclistes) tenir compte de la particularité des différents modes de transport.) Si certaines améliorations s'avèrent souhaitables, contacter l'ADAV pour déterminer si l'élaboration d'une cyclofiche est préférable à une démarche individuelle.
7. Il (ou elle) se garde bien de dire du mal des transports en commun, des piétons, des rollers... Par contre, il (ou elle) peut dénigrer la voiture (dans ce cas, c'est être objectif !)
8. Il (ou elle) évite de se déplacer en voiture.
9. S'il (ou si elle) s'ennuie, bienvenue pour agir au sein de l'ADAV.

Jean D



Le baril à 1000 euros ?

Le feuilleton média de l'été 2005 fut (et c'est pas fini) la montée irrésistible du prix du baril de pétrole, ce fameux bidon de 159 litres d'or noir qui fascine les journalistes et assomme les consommateurs.

L'envolée du prix du pétrole souligne surtout la dépendance de nos économies et annonce la prochaine faillite du système "tout-automobile-moteur à explosion" apparu il y a un peu plus de 100 ans. Dans combien de temps ? Les experts hésitent entre 20 et 40 ans pour l'épuisement des réserves de la planète. La civilisation du tout-pétrole a révolutionné l'organisation urbaine, suscitant une rurbanisation (étalement de l'habitat résidentiel vers les campagnes), gâcheuse d'espaces agricoles et d'énergies fossiles. Ces rurbains vont être les premières victimes de la pénurie de pétrole. Par ailleurs, cette montée du prix du baril va probablement tuer la construction de l'autoroute A1bis (A24) et remettre au premier plan la liaison fluviale Seine-Nord et c'est une bonne chose.

Que peut apporter le vélo dans ces bouleversements à venir ?

Répartissons les déplacements en 3 parties :

moins de 5 km, entre 5 et 15 km, entre 15 et 25 km. Cette première distance de 5 km est la plus facile, surtout quand on sait que sur cette distance, le vélo est au moins aussi rapide en ville qu'une voiture. Il faudra des aménagements de voirie beaucoup plus importants, de stationnement, supprimer des feux rouges et peut-être une aide financière pour l'achat d'un bon vélo sous forme de défiscalisation ou de prime offerte par l'entreprise pour accélérer cette mutation. Pour la catégorie 5-15 km, il est souhaitable d'organiser une vraie complémentarité avec les transports collectifs (TC), TER-métro-tramway et même bus, autoriser l'accès des vélos dans les TC à toute heure (les TC tourneraient 24h sur 24h), ce qui permettrait de faciliter les déplacements moyenne-distance des cyclistes. Mais il faudra là aussi un soutien de la part de l'Etat et des entreprises (prime comme en Belgique, vestiaires, douches, etc) et un réaménagement global de la voirie urbaine en faveur du vélo. Enfin, pour la catégorie 15-25 km, tous les moyens cités doivent être mis en oeuvre avec en plus l'obligation d'inventer des vélos électriques plus performants et de réserver des wagons aux vélos dans les TER. Si toutes ces améliorations sont créées, on peut raisonnablement espérer un développement effi- cient du vélo dans nos villes car

même si la désindustrialisation a entraîné une inflation des déplacements motorisés domicile-travail, le maillage performant des transports collectifs dans la région Nord-Pas-de-Calais est un atout de poids pour réussir l'après-pétrole dans les zones rurales. Enfin, avec un peu d'imagination (les Hollandais envisagent de créer des tubes à air permettant de "pousser" les cyclistes- le fameux vent dans le dos si apprécié des piétons-pédaleurs comme moi) et des moyens pour inventer des vélos solaires, des vélos à voile, des vélos couchés roulant en site propre, la bicyclette peut remplacer la voiture à 80% dans les zones urbaines ou semi-urbaines comme la région Nord-Pas-de-Calais ou l'Île de France. La bicyclette peut donc sérieusement être une alternative à la voiture individuelle pour peu qu'on s'en donne les moyens. Bien sûr, la voiture individuelle n'est pas encore descendue de son piédestal et reste indispensable sur certains territoires (campagne peu dense, terrains au relief pentu, ...) mais le moteur à explosion de l'ingénieur allemand Maybach vit néanmoins ses dernières années : trop cher, trop rapide et trop polluant. Nous vivons alors dans une société décelérée, moins violente, moins bruyante et en bien meilleure santé. Et, rêvons un peu, avec la forte réduction du déficit de la Sécurité sociale, de pouvoir offrir un vélo à tous. Alors, vive le baril à 1000 dollars !

Yves M

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

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

171, rue du Faubourg de
Roubaix
59800 LILLE
Tél. 03 20 57 98 04
Remise

Cycles BONDUE

60, rue Jules Guesde
59390 LYS LES LANNOY
Tél. : 03 20 73 62 16
10% sur accessoires et vélos

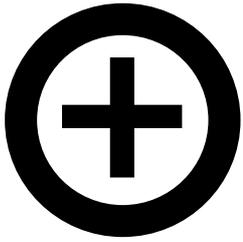
LAMBERSART CYCLES

11, rue du Bourg
59130 Lambersart
Tél. 03 20 93 99 38
5% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

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)

CONSEQUENCES DE L'AUGMENTATION DU PRIX DU PETROLE



Effets positifs

1/ Cette évolution va dans le sens du principe «pollueur payeur». ainsi, les cyclistes et piétons peuvent espérer qu'une partie des automobilistes utilisent d'une manière plus rationnelle leurs véhicules en ayant davantage recours aux transports en commun, au covoiturage, à la marche à pied ou au vélo. Il est donc probable que la hausse soit bénéfique aux citadins (qualité de l'air), aux transports en commun (fréquentation en augmentation), aux automobilistes (contraints à utiliser d'autres modes de transports et à comprendre que l'énergie n'est pas inépuisable et à apprendre à partager).

2/ L'augmentation des prix du transport aérien : les prix actuels sont anormalement bas pour un

transport aussi polluant.

3/ Les transports de marchandises maritime et ferroviaire plus économes en énergie devraient logiquement trouver plus de considération auprès des élus.

4/ Une reprise de l'activité des industries ayant pour objectifs directs ou indirects l'économie d'énergie : fabrication de moyens de transport en commun, de bicyclettes, d'isolants thermiques, développement des énergies renouvelables (Au travail Thomas !).



Effets négatifs

1/ Les conflits induits par la volonté de certains Etats d'assurer leur approvisionnement énergétique risquent de se multiplier. (Irak, Tchetchénie)

2/ Dans les cités, l'insécurité et les actes de délinquances vont augmenter : les personnes à faibles revenus «accros à la bagnole» n'ayant plus la possibilité financière et légale de se procurer leur précieux carburant le prendront dans le réservoir d'autres véhicules.

3/ Certains scientifiques, peu scrupuleux, chercheront d'autres énergies possibles. Le moteur à eau est parfois évoqué. Mais est-il raisonnable de s'orienter vers cette solution alors que plus d'un milliard d'habitants n'a pas accès à l'eau potable ? Est-ce une priorité ? Comme le dit la campagne de LMCU : "Il n'y a pas que l'auto dans la vie".

4/ Les pêcheurs vont devoir changer de méthodes de travail et revenir à des modes de propulsion jadis utilisés : la voile, la rame, etc.

5/ Le pétrole ne sert pas uniquement à déplacer des véhicules : des pauvres vont crever de froid parce que des individus auront refusé de descendre de leurs voitures ou à leurs vacances en avion au bout du monde.

6/ Tôt ou tard, les autoroutes, voies rapides, parkings pour lesquels l'Etat et les différentes collectivités se seront tant endettés seront inutiles.

7/ Plus rapidement les ressources énergétiques non renouvelables diminuent, moins les scientifiques disposeront de temps pour préparer la transition vers des ressources renouvelables.

8/ Cette augmentation est consécutive à une consommation accrue à l'échelle mondiale : la pollution n'a jamais aussi forte. Quelle planète allons-nous laisser aux générations futures ?

Jean D

Sécurité

Attention, un camion peut cacher un 4x4

Quand je défends l'usage du vélo comme moyen de transport au quotidien, on me répond souvent : **Oui mais j'ai trop peur de me faire écraser !**

J'ai beau avancer mes 7000 km annuels sans la moindre anicroche, le faible niveau d'accidents dans la région Nord-Pas-de-Calais (au niveau de la Grande-Bretagne), qu'il faut un minimum d'attention, de très bons freins et anticiper les mouvements des voitures, piétons et 2-roues à moteur, rien n'y fait. A chaque accident mortel, la peur reprend le dessus. Trois lignes annonçant laconiquement la mort d'un cycliste dans le journal refroidissent plus radicalement les velléités des apprentis cyclistes qu'un bain de minuit à Bray-Dunes en février.

Le fait est que la plupart des accidents mortels touchant des cyclistes concernent les camions (3 sur 4 en moyenne comme à Calais, Rosendaël, Maubeuge ou Wattrelos cette année). J'ai écrit les camions et non les camionneurs car c'est bien l'engin, sa masse, son poids, son inertie et surtout ses multiples angles morts qui rendent les camions extrêmement dangereux en ville.

On a déjà dénoncé ici cette aberration consistant à laisser rouler des "monstres" de plus de 50 tonnes au milieu de piétons, cyclistes MAJORITAIRES dans l'espace urbain. Mais le problème est en train de se compliquer avec l'irruption de plus en plus

massive des 4x4 dont les ventes explosent (+ 13% en 2004, +17% au premier semestre 2005).

Pare - bluffs

Ces machines lourdes, polluantes sont presque aussi dangereuses pour nous cyclistes que les camions : vitesse, pare-bluffs, angles morts. Le magazine "Le Monde 2" (n°76-30 juillet 2005) donne la parole à ses fanatiques et leurs arguments pro-4x4 sont confondants de naïveté et de cynisme : "Je ne me vois pas utiliser autre chose qu'un 4x4. En ville ou sur autoroute, c'est rassurant de pouvoir porter son regard au-delà des voitures qui précèdent, surtout dans les encombrements (sic!). Et je peux remplir le coffre sans devoir renoncer à emporter les vélos de mes deux filles" (re-sic !). Pour cette jeune femme, le 4x4 est idéal pour mesurer le temps nécessaire pour sortir d'un bouillon, et en plus elle est écolo puisqu'elle emmène les vélos de ses enfants sans être obligée de replier une banquette. Des atouts décisifs comme je vous disais.

Mais le plus triste, c'est ce marchand des futurs 4x4 de Peugeot qui tonne : "Il faudra faire en sorte que les positions ne se radicalisent pas, éviter que les choses ne tournent à la lutte des classes" (re-re-sic !).

Alors là c'est trop, ce sont eux qui nous polluent les bronches tous les jours, qui nous vrillent les oreilles et qui nous écrasent

parfois "sans le faire exprès" et nous, piétons, cyclistes, nous devrions rester gentils, surtout ne pas les accuser d'agressivité et respecter leur choix de vie puisque, le 4x4 à les entendre, c'est presque une attitude philosophique (cf les publicités des constructeurs).

Bref, le 4x4 n'est que la face visible de leur cynisme de bourgeois repus, certains que sur la route, ils sortiront indemnes d'un accident même s'ils en sont responsables.

Alerte aux 4x4

Le plus désespérant, c'est que la hausse du prix du pétrole ne les touche pas ou si peu. En attendant, la situation est dramatique pour la qualité de l'air dans nos villes, les enfants et les personnes âgées étant les premiers touchés et l'augmentation des ventes de 4x4 ne peut que nous alerter (une manif' contre les concessionnaires de 4x4 me semblerait plus judicieux que la manif' du collectif Vélorution contre les Segways de la station Oxygène au printemps).

Il faut ici défendre l'action de la Ville de Lille sur la réduction de la voirie réservée aux véhicules individuels car actuellement c'est la seule solution efficace pour "chasser" les voitures des centre-villes.

A défaut de luttés des classes, je préférerais qu'on oblige les 4x4 à rester aux portes de nos villes. Nos baroudeurs des boulevards n'auraient plus qu'à sortir leurs vélos du coffre et à rejoindre leur destination, en toute tranquillité pour nous. **Yves M**

Trophée Vélo

Le Comité de Promotion du Vélo accepte jusqu'au 21/09/2005 les candidatures des villes, associations, ou entreprises qui ont mené des actions en faveur du développement du vélo. Trois thèmes seront encouragés en priorité :

- Choisir le vélo :
- des initiatives pour convaincre et encourager ce choix,
- Des trajets quotidiens à vélo sûrs et facilités,
- Vélo et santé

Dossier d'inscription à télécharger sur <http://www.tousa-velo.com> ou à demander par téléphone au 01 56 03 92 14.



Entendu à la radio

(France-Info) L'axe routier Guéret-Moulins, est cité comme "axe majeur" (on croit rêver !) par le journaliste avec ses 15000 véhicules/Jour. Cette route reliant deux métropoles françaises en devenir est très accidentogène : 9 morts depuis le début de l'année. Le reportage soulignait que face à la dangerosité de cette route nationale, la seule solution était de construire une autoroute puisque les autoroutes provoquent beaucoup moins d'accidents comme chacun sait. CQFD. A pleurer !

YM



Revue "Silence"

Le numéro spécial Nord-Pas-de-Calais de septembre est disponible à la MNE. Y figure un excellent historique de JP Verhille. (Egalement lisible sur notre site www.droitauvelo.org)

YM



C'est pas de l'intox !

(Juste un peu d'intolérance) Si un automobiliste vous affirme qu'il vous respecte, vous pouvez lui dire que, du respect des automobilistes, vous en avez une couche épaisse et noire à l'intérieur de vos poumons et que de ce respect-là, vous vous en passeriez bien.

Jean D

E	A	V	A	R	C	S	S	III
N	S	R	E	T	S	E	C	III
I	S	U	T	E	R	E	N	II
R	E	L	L	I	E	A		
S	S	U	N	I	I	S	IV	
T	I	D	E	M	U	N	III	
N	O	I	A	U	L	L	II	
I	D	E	S	C	S	E	I	
1	2	3	4	5	6	7	8	

LMCU

3 mai (UTLS) Réunion de travail concernant l'intégration des cyclistes dans les futures lignes de bus à haut niveau de service entre Lille et Ronchin et le CHR et Wattignies. La circulation des cyclistes se fera avec les bus en dehors de la circulation générale.

La faisabilité d'un contresens cyclable dans la rue de Douai à Lille sera étudiée pour faciliter la connexion avec la rue Solferino.

Michel & Julien

19 mai (UTTA) Présentation du projet de réaménagement de la rue du Kemmel à Armentières avec des pistes cyclables au niveau du trottoir.

Houplines, le Pavé de la Chapelle sera réservé aux cyclistes afin de faciliter la descente du collège Salengro. Des pistes au niveau du trottoir seront réalisées sur la rue Salengro devant le collège.

Michel & Julien

19 mai (UTRV) Présentation du projet de mise en zone 30 de la traversée de Péronne en Mélantois. Proposition de réalisation d'une piste cyclable boulevard de Mulhouse à Roubaix entre la rue Pierre de Roubaix et l'avenue Brame.

Présentation des aménagements cyclables liés à l'implantation d'un nouveau dépôt de bus à Wattrelos entre l'Eurozone et la rue de Leers.

Michel

1 juin (UTLS) Projet de ligne à haut niveau de service entre Lille et Ronchin. Nouvelle réunion de travail pour finaliser l'étude des accès des cyclistes à cet aménagement. Présentation d'un projet de bande cyclable rue Mirabeau à Loos.

Julien & Michel

2 juin. Rencontre avec M. Daniel Janssens, Vice-Président en charge de la Voirie pour prolonger la convention de partenariat entre l'ADAV et LMCU de trois nouvelles années. Accord. Nos relations doivent encore s'étoffer mais nous pouvons déjà constater une association plus étroite aux projets de voiries et une écoute de plus en plus favorable à nos demandes.

B.Cousin, E.Forest & Michel

6 juin. Rencontre avec M. Paul Astier, Vice-Président en charge du PDU. Nous sollicitons LMCU pour la réalisation d'une communication sur le vélo plus importante, notamment la réalisation d'une carte des itinéraires cyclables métropolitains et l'implication des institutions dans les événements nationaux de promotion du vélo (ex la Fête du vélo au mois de juin). Nous abordons également les difficultés rencontrées pour l'aménagement d'itinéraires cyclables sur les chemins de halage.

B.Cousin & Michel

L'ADAV

16 juin (UTRV) Présentation du projet de réaménagement de la rue du Professeur Perrin à Croix avec des bandes cyclables.

Présentation de la réfection de la rue Salengro à Lys les Lannoy en zone 30. L'ADAV demande l'étude d'un contresens entre la rue des Trois Villes et la rue J. de Lannoy.

29 juin (UT) Les services communautaires présentent pour avis et étude le fruit de leur réflexion concernant les normes à définir pour la possible réalisation de contresens cyclables.

27 juillet (UT) Présentation du projet de Ligne de bus à Haut Niveau de Service à Roubaix. L'ADAV demande l'intégration des cyclistes dans les couloirs bus sur la rue d'Avelghem et la réalisation de pistes cyclables sur le Pont Nyckes et le boulevard Gambetta.

Présentation du projet de réaménagement de la rue Sadi Carnot à Haubourdin au niveau de la place Frémaux. L'ADAV demande des pistes cyclables sur le pont qui enjambe la Deûle et des bandes sur la place Frémaux.

Michel & Julien

28 juillet (UT) Réunion de terrain avec les services communautaires pour étudier un itinéraire cyclable entre le centre d'Haubourdin et la Citadelle à Lille avec une variante vers le boulevard de la Moselle à Lille en passant par le Port Fluvial.

Michel & Julien

29 juillet. Rencontre avec le cabinet Deleval qui étudie pour LMCU la réalisation de 30 km d'itinéraires cyclables de type voie verte c'est à dire en site propre et en priorité sur des chemins de halages ou des emprises ferroviaires désaffectées.

L'ADAV insiste sur l'importance

des liaisons intercommunales offertes par la voie d'eau sur la métropole.

Michel & Julien

25 août (UT) Réunion de travail où l'ADAV fait part de ses premières remarques concernant le projet de normes défini par les services communautaires pour permettre ou non la réalisation de contresens cyclables.

D'autres réunions vont suivre.

Michel

ROUBAIX

4 mai. Groupe Travail Vélo. Le contresens de la rue du Marquisat est validé.

S'il peut paraître anecdotique c'est le premier véritable contresens à Roubaix hormis celui situé le long du Parc Barbieux, avenue Le Nôtre. Il se substitue au contresens demandé rue des Arts. La largeur de cette dernière ne permet pas pour le moment d'y matérialiser ce type d'aménagement.

Notre demande de contresens rue de L'Hospice est rejetée pour problème de visibilité. Les autres demandes de contresens restent à l'étude. Espérons que cette première réalisation fera tâche d'huile.

En attendant, Roubaix fait pâle figure comparée à sa voisine Tourcoing.

Présentation du projet de ligne à haut niveau de service entre Roubaix et Wattrelos. A notre grand désarroi les cyclistes sont oubliés dans ce projet.

Nous signalons notre opposition à ce projet.

La ville de Roubaix va implanter de nouveaux arceaux de stationnement.

Michel & R.Bodart

28 juin. Commission de circulation. Suite à notre proposition de contresens, la rue d'Alger sera finalement étudiée avec une remise à double sens générale. La largeur du quai d'Anvers



Contresens de la rue du Marquisat à Roubaix

y était

(3 mètres) ne permet pas la réalisation d'un contresens.

Michel & R. Bodart

9 juin. Réunion de travail avec la municipalité pour définir les **futurs lieux d'implantation d'arceaux de stationnement**.

Michel & R. Bodart

30 juin. **Groupe de Travail Vélo**. Nouvelle discussion sur les contresens cyclables. Les services communautaires présentent le fruit de leur réflexion sur les normes permettant ou non l'implantation de contresens cyclable. L'ADAV manifeste son opposition à ces normes jugées trop restrictives. Nos demandes de contresens seront étudiées en tenant compte des normes établies par les services communautaires.

Michel & R. Bodart

MARCO EN BARCEUL

20 mai. Réunion de terrain avec les services municipaux et communautaires pour **l'installation d'une goulotte sur les escaliers** de la passerelle du Risban. Ceci pour faciliter son franchissement avec un vélo.

Michel & F. Colin

VILLENEUVE D'ASCO

8 juin. Suite aux **commissions "cartographie"** précédentes nos demandes sont présentées aux services techniques municipaux et communautaires. Ces derniers doivent les étudier et apporter des réponses aux problèmes soulevés.

Michel



Rue verte à Tourcoing : bandes cyclables et plateaux aux intersections

TOURCOING

14 juin. **Groupe Travail Vélo**. Suite à une demande de LMCU et en accord avec la Ville, l'ADAV demande le **maintien des séparateurs de voies de la rue de Roubaix** qui délimitent les bandes cyclables. **Etude de contresens rues du**

Sentiers et de Boulogne. Des **couloirs bus + vélo** seront étudiés avenue Dron.

Présentation du projet final de contresens de la rue Famelart. De **nouveaux arceaux de stationnement** sont posés à proximité des lieux publics.

Rues Verte, Hentgès et Dewyn : réalisation des aménagements courant août.

Michel

ARRAS

14 juin. Rencontre avec les services municipaux pour une **collaboration entre l'ADAV et la Ville**. Préparation de l'intervention de l'ADAV à la prochaine commission de circulation.

K. Boissou & Julien

28 juin. **Commission de circulation**. Présentation de l'ADAV qui explique les principes d'aménagements qu'elle défend.

K. Boissou & Julien

LOMME

21 juin. Réunion avec les services municipaux pour **l'intégration des cyclistes dans le projet de la LINO**.

Julien

LILLE

20 mai. **Groupe Travail Vélo**. Le projet de bandes cyclables sur le **pont de Tournai est reporté**.

Confirmation de l'inauguration du **contresens de la rue du Port**. L'ADAV demande la **prolongation de la bande cyclable de la rue Nationale** au débouché avec le boulevard de la Liberté. Les contresens de Wazemmes, rues St Roch, d'Austerlitz et d'Arcole restent à l'étude. La priorité sera donnée en 2006 au secteur République : nombreux projets de contresens.

B. Cousin & Julien

23 juin. **Groupe Travail Vélo**. Projet de **contresens rues Boucher de Perthes et Barthélémy Delespaul**.

Etude du projet de remise à double sens de la **rue Solférino** et de l'intégration des cyclistes.

Etude d'un **contresens rue Nicolas Leblanc**.

Projet de **réaménagement du boulevard de la Moselle** entre la

place Tacq et le Port Fluvial.

B. Cousin & Julien

6 juillet. **Groupe Travail Vélo**. Présentation du projet de **réaménagement de la rue de la Chaude Rivière**. L'ADAV demande de porter la largeur des bandes à 1.7 au lieu d'1.5 m

pour la section comprise entre l'avenue Willy Brand et l'accès au périphérique.

En direction de Fives, l'ADAV demande des pistes cyclables, au lieu des bandes proposées, avec transformation en bandes au niveau des intersections.

Une nouvelle rue de jonction entre Chaude Rivière et Pont de Flandres sera réalisée avec dans le sens de la montée une piste au niveau du trottoir et une bande dans le sens de la descente. Boulevard urbain : proposition de pistes plutôt que de bandes devant le futur casino.

Julien & Michel

CONSEIL GENERAL DU NORD

29 juin. **Réunion de travail** pour valider le principe général des futurs **aménagements cyclables du Boulevard de Tournai à Villeneuve d'Ascq entre Leroy Merlin et la rue des Fusillés**. Le projet consiste en des pistes cyclables qui se transforment en bandes au niveau des intersections afin de faciliter les mouvements tournants et diminuer le risque de conflits entre véhicules motorisés et cyclistes.

CLUB DES VILLES CYCLABLES

30 juin. Réunion de **préparation du congrès du Club des Villes Cyclables** qui se déroulera du 19 au 21 octobre 2005 à Lille. L'ADAV est partenaire.

Julien

RONCHIN

16 août. Rencontre avec le Maire pour valider la **réalisation d'un contresens cyclable rue Gustave Delory et rue Sadi Carnot** suite à la proposition de LMCU. **Accord**.

Michel

UTLS : Unité Territoriale Lille Seclin
 UTTA : Unité Territoriale Tourcoing ArmentièresA
 UTRV : Unité Territoriale Roubaix Villeneuve d'Ascq
 UT : Unité Territoriale

Brèves

Attentats de Londres

Suite aux attentats de Londres, les déplacements à vélo dans la capitale anglaise ont augmenté de 20%. De plus, les vélos pliants "Brompton" sont en rupture de stock !

YM



Compassion

Si vous venez de vous faire voler votre vélo parce qu'il n'était pas ou mal accroché, surtout ne téléphonez pas au vice-président chargé des relations avec les adhérents. Cet ignoble individu est incapable, dans ce cas, de compassion. Il faut comprendre que ce personnage passe beaucoup (trop ?) de temps à essayer de convaincre les cyclistes de la nécessité de bien protéger le vélo du vol. Le vol que vous avez subi est également un échec pour lui. Signé : un mec qui a subi pas mal d'échecs.

Jean D



Perdus de vue

Les quatre arceaux de la rue du Molinel situés à côté du bâtiment qui, auparavant, abritait une «moyenne surface» ont disparu. Si quelqu'un possède des renseignements sur cette disparition, il peut les communiquer à l'ADAV. Toutefois les finances de l'ADAV ne permettent pas de rétribuer l'informateur. Les demandes de rançons sont à transmettre directement à la mairie de LILLE.

Jean D



cyclomots

par Benoit C

Horizontalement

- I. Idéale pour ne plus pédaler.
- II. Dépôt.
- III. Grecque. Dénigré.
- IV. Plus obscures encore en ce sens. Pronom.
- V. Arrogant.
- VI. Note. Participe.
- Conjonction.
- VII. Bien silencieux.
- VIII. Vous force donc à pédaler.

solution p.8

Verticalement

- 1. Pour avoir fière allure dans le précédent.
- 2. Choisit. Règles.
- 3. En selle. Le rouge et le noir. Romains.
- 4. Travaillera beaucoup trop.
- 5. Hypothétique.
- 6. Repaire. Possessif.
- 7. Regardes, par exemple, un automobiliste de haut au feu rouge.
- 8. Confirmé.

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

Article paru dans le N°3
de la 30^{ème} année du

Vogelvrije fietser

(revue de la Fietzersbond,
association néerlandaise de
promotion du vélo).

Fietzersbond compte
aujourd'hui plus de 30 000
membres et est présente
dans plus de trente villes aux
Pays-Bas).

Pays-Bas

Trente ans de militantisme

Difficile à imaginer, mais il y a trente ans, on pouvait à peine trouver
des pistes cyclables dans les grandes villes néerlandaises.

La voiture dominait la route.

Le prédécesseur de la Fietzersbond, l'Union Néerlandaise des Usagers
de la Route (l'ENWB), se battait contre la voiture et pour le vélo.

Elle commença à faire parler d'elle en organisant des manifestations.

Trois décennies plus tard,

la Fietzersbond crée son "vélo de mesures" high tech.



L'événement majeur de ces
rassemblements de vélos des
années 70 reste la manifestation
du 4 juin 1977 à Amsterdam,
préparée entre autres par
l'ENWB. Organisée dans le
cadre de la journée mondiale
du vélo 1977, elle se déroulera
simultanément à Berlin, à
Boston, à Copenhague et à
Nairobi.

Impressionnante participation à Amsterdam

Une foule compacte de
9 000 cyclistes s'étale de la
place de la Bourse jusqu'au
Dam. Ce cortège imposant
prend la direction du
Museumplein, où le peloton de
tête s'assoit par terre pour dessiner
une grande croix, en
mémoire des nombreuses vic-
times de la circulation. En fin de
journée, dans le Vondelpark, la
foule entonne un chant de pro-
testation et le comité des orga-
nisateurs remet un cahier de
doléances aux autorités munici-
pales dans lequel il demande :

- l'interruption immédiate
de la construction de parkings
en ville et l'obligation de garer
les autos en périphérie ;
- plus d'importance accordée
aux transports publics ;
- une meilleure infrastructu-
re cycliste.

Enfin, le comité exige la
vitesse limitée à 20 km/h en
zone urbaine.

Cette manifestation d'en-
vergure attire l'attention des
média, et même le "*Japan
Times*" couvre l'événement.

Création

Des groupes d'action
locales créent l'ENWB en 1975,
parmi eux **Amsterdam Autovrij**
(Amsterdam sans voiture),
Werkgroep Stad (Atelier de tra-
vail Ville) à Amersfoort et **Stop
de Kindermoord** (Arrêtons le
massacre d'enfants). L'objectif
est d'unir les forces pour régler
les problèmes nationaux liés à la
circulation. L'Enwb tient à faire
connaître la cause des cyclistes
au public et aux décideurs par
des manifestations à vélo et des
actions de rue. Ces manifesta-
tions le long de pistes cyclables,
n'épargnent évidemment pas les
endroits problématiques. Pour
colorer les actions, on utilise des
vélos de marchands de glaces,
des bakfiets (vélos avec un
grand bac avant), des bande-
rolles, des drapeaux et de la
musique. Puis le but de l'action
est expliqué au public.

L'enthousiasme suscité par
les actions de l'ENWB passe
bien dans le climat des années
70, en phase avec les mouve-
ments de protestation. Les
groupes d'activistes poussent
comme des champignons ; ils
voient dans ces manifestations
et ces actions de rue le moyen
de faire changer les choses, et
accélèrent la croissance du

mouvement. Un procès intenté
par l'ANWB [Union
Néerlandaise Générale des
Usagers de la Route] à l'ENWB
a pour effet de lui faire de la
publicité, même si cette derniè-
re perdra le procès.

En 1980, 5 ans après,
l'ENWB compte déjà 19000
membres.

Les années 80

Dans les années 80, l'asso-
ciation, rebaptisée l'ENFB (la
**Véritable Union Néerlandaise
de Cyclistes**) redonne le goût de
la lutte au public des premières
années. L'ENFB participe main-
tenant aux décisions de plu-
sieurs villes, mais elle cherche
le moyen d'obtenir des résultats
concrets. Attirer l'attention sur
les aberrations de la circulation
n'est plus suffisant. Il faut argu-
menter les changements souhaités.
Il devient nécessaire de
développer et de mobiliser la
connaissance de la circulation
et des transports au sein de
l'ENFB pour se comporter en
lobby lors des rencontres de
décideurs locaux et nationaux.
Du moins tel en est le souhait.
Première mise en pratique :
lutter pour une réduction à 50
km/h en zone habitée, nécessai-
re vu le nombre élevé d'acci-
dentés dans ces quartiers.

En collaboration avec **Stop
de kindermoord** (devenu
Kinderen voorrang, Priorité aux
enfants) et **Vereniging**

Bescherming Voet-gangers
(Association de Protection des
Piétons), **l'ENFB monte le
comité "50 c'est trop!"**. Pour
répondre à la nécessité de
mettre à jour les normes de la
limites de vitesse de la circula-
tion automobile au niveau
national, les membres de la
commission gouvernementale
permanente pour les transports
et la gestion de l'eau vont subir
des remaniements pendant de
nombreuses années. Le comité
ne se limite pas seulement à
réduire les vitesses : l'expé-
rience montre en effet qu'un pa-
neau a peu d'influence sur les
conducteurs. Il considère en
conséquence qu'il est indispen-
sable de traiter le tracé des
voies. L'ENFB remporte une
grande victoire en 1983 : le
ministre des transports légifère
sur la compétence des com-
munes à créer des "zones 30".

De plus, l'"union" reçoit
une subvention de l'Etat pour
mener une étude sur l'applica-
tion de règles de limitation de
vitesse. L'urgence est de s'af-
franchir de l'absurdité des
longues voies droites qui inci-
tent à rouler trop vite.

Un modèle de concertation

Après la parution de l'ou-
vrage "*Freiner la vitesse*", le
comité "50 c'est trop" et un
bureau d'études, mettent la
théorie en pratique à Haarlem

et à Schiedam. Les habitants commencent à relever les endroits où la circulation est la plus importante, ainsi que les différents trajets des voitures ou des bicyclettes. Ils cernent les raisons des problèmes : des voies trop larges pour les autos, certains carrefours dont la priorité n'est pas claire. Ils y apportent des solutions concrètes : l'aménagement de dos d'âne, la modification des lignes droites en courbes, ... en un mot une nouvelle vision du concept de voirie.

Par une analyse rigoureuse des problèmes, des causes, et des solutions, les habitants ont maintenant leur mot à dire aux conseils municipaux.

L'expérience acquise à Haarlem et à Schiedam mène à l'élaboration du dossier "Pas à pas vers un quartier plus sûr" qui devient une méthode avérée pour d'autres groupes.

Grâce à la campagne "50 c'est trop", l'ENFB met sur pied une méthode et gagne en légitimité, notamment par la proposition d'alternatives aux situations dangereuses du trafic. Un dialogue s'établit entre l'ENFB et les institutions locales et nationale. Cette évolution colle tout à fait avec ces années 80 où la concertation entre dans les mœurs. Conséquence de cette concertation intense : de grandes divergences apparaissent au sein de l'ENFB.

Certains ne veulent pas entendre parler de négociations ou de lobbying, convaincus que seule l'action frontale apporte des résultats réels.

C'est le ton pris par un article de Dikke Hupkes paru dans le "Vogelvrrije Fiets" de 1981. Il y prône un retour aux années 70 :

«Militantisme», jamais un mot n'a autant souffert de mépris au sein du bureau national de l'ENFB. Dans les années 70, le mot "militantisme" signifiait encore quelque chose : se fixer un objectif, poser des

conditions, la confrontation, entrer en scène, un tempérament revendicatif, une représentation physique (...). Militier (...) suppose aussi de faire des choses tout à fait normales comme écrire une lettre, téléphoner à un officiel.»

Jos Vernooij, membre lui aussi du noyau actif de l'ENFB, est d'un tout autre avis :

«L'idéologie militante a perdu de sa popularité, je trouve au contraire l'aspect d'une bonne concertation essentiel. À Amsterdam, nous n'avons absolument pas besoin d'action. Nous réglons les problèmes répertoriés - 400 au total - avec les fonctionnaires.» Ce n'est pas comme si toute action militante cessait subitement - elle est toujours restée d'actualité- mais on assiste bien au changement identitaire de l'association.

Les années 90

La professionnalisation du Fietsersbond continue de s'affirmer. Il prend l'apparence d'un groupe d'intérêts de cyclistes et gère les aspects très techniques de la politique cyclable. En 1994 paraît un guide pour le développement d'infrastructures favorables au vélo, "Dessiner pour le vélo".

Ce manuel deviendra la bible des fonctionnaires chargés de développer les infrastructures cyclables. Il est le fruit d'une collaboration avec les autorités (notamment par le biais des subventions accordées dans le cadre du Masterplan Fiets) et le CROW (Centre de réglementation et de recherche pour l'aménagement du territoire et les techniques liées à la circulation).

Cependant, ce travail porte la marque du Fietsersbond : il reprend à son compte le manuel d'Amsterdam "Quartiers pour la bicyclette" édité en 1987. production du bureau local de l'ENWB, lui-même fondé sur la "note des points sensibles" de 1978.

Abonnez-vous !



Vélocité, la revue du cyclisme urbain, est publiée par la FUBicy, la Fédération des Usagers de la Bicyclette, qui regroupe 130 associations de cyclistes urbains en France.

Vélocité : Pour suivre l'actualité du vélo urbain et son développement, bénéficier de nombreux conseils pratiques et de points de repère utiles sur tout ce qui concerne les cyclistes au quotidien... Abonnez-vous !

BULLETIN D'ABONNEMENT

Abonnement individuel : 14 € (1 an) - 28 € (2 ans)

Abonnement collectivités, administrations, entreprises : 25 €

M. Mme Mlle

NOM : Prénom :

Organisme : E-Mail (facultatif) :

Tél. (facultatif) : Fax (facultatif) :

Adresse :

Code postal : Ville : Pays :

→ et pour mieux vous connaître (facultatif) :

Fonction : Année de naissance :

CI-joint un chèque de à l'ordre de : FUBicy
à renvoyer à FUBicy - 12 rue des Bouchers - 67000 Strasbourg



La comparaison des trois études, montre l'évolution du Fietsersbond dans ces années-là.

La tendance actuelle est la Fietsbalans, par laquelle le Fietsersbond analyse point par point le dossier "vélo" de 120 villes. Un vélo de mesures high-tech évalue la qualité et l'entretien des matériaux de recouvrement des pistes cyclables, les temps d'attente aux feux et autres désagréments. Au travers de leurs rapports, les fonctionnaires et les élus vérifient le climat cyclable de leur commune. Ce projet montre comment

le Fietsersbond parvient à allier la connaissance pointue des situations à son influence aux négociations avec les villes.

Victime de son succès, le cycliste d'aujourd'hui est bien mieux loti que son congénère d'il y a trente ans, il le doit principalement au Fietsersbond.

Les années 70 étaient caractérisées par l'affrontement, les années 80 rendront populaire la négociation. Aux manifestations imposantes des années 70 a succédé le classement qualitatif de la "Balance vélo" de notre époque. La légitimité actuelle de l'association et son succès rendent moins nécessaires les actions de protestation massives. Sans sombrer dans la dramatisation, l'ENFB est "victime de son propre succès".

Suivant cette théorie, le Fietsersbond devrait, plus il a de succès, réduire la réactivité des cyclistes en matière de propositions et d'actions. Pourtant, on assiste à l'effet inverse. Lorsque les autorités ne prennent pas au sérieux les revendications des usagers du vélo, les sympathisants du Fietsersbond continuent de monter au créneau, peu importe sous quelle forme.

Bram Duizer
Historien

Etude menée de 1975 à 2000
à la demande du Fietsersbond.
Traduit par Sébastien Torro

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 individuelle14 euros
- Adhésion chômeur ou étudiant8 euros
- Adhésion couple25 euros
- Adhésion famille 25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros ; 5 personnes = 28 euros)
- Membre de soutien25 euros
- Association25 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 deeuros 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 :

Agenda

● **Dimanche 18 septembre**
Rencontre cycliste transfrontalière. Pour les Français, départ de Lille à 10h30 à la MNE pour rejoindre nos amis cyclistes belges à Ploegsteert. Organisé par Esperanto Ligas, rens : 03 20 92 31 36

● **Samedi 24 et Dimanche 25 septembre** Journées nationales des Voies Vertes.

Nous vous invitons à découvrir les "véloroutes" du Nord-Pas-de-Calais le long de la Deûle, de la Sambre et de la Lys. Plus d'info : www.af3v.org

● **Samedi 24 Septembre 15 h**
Balade à vélo autour du patrimoine du Vieux-Lille et de l'architecture d'Euralille.

● **Samedi 8 octobre 15h**
Balade sur le thème de la Citadelle et des jardins Lillois.

● **Dimanche 9 octobre 10h**
Balade autour du patrimoine industriel de Lille.

Ces 3 circuits durent 2 heures ; départ du Bois de Boulogne (monument aux pigeons voyageurs). PAF : 4 Eur pour les adhérents, étudiants et enfants -18 ans, 5 Eur pour les individuels.

● **du 16 au 22 septembre**
Semaine de la mobilité.
(cf doc joint)

● **du 19 au 21 octobre**
Congrès du Club des Villes Cyclables au grand Palais Lille.

● **Samedi 22 octobre : Broc'à vélo** Place des Buisses Lille

Les articles pour le prochain Heurovélo (n°50) doivent nous parvenir avant le 22 décembre 2005

Retrouvez l'Adav sur l'internet

www.droitauvelo.org

Diffusez ou consultez vos petites annonces vélo ou vos idées balades sur le forum !

informez-vous... exprimez-vous...

Accidents

Fausse route ?

Extrait de «*La Voix du Nord*» des 19 et 20 juin 2005

Tribunal de Dunkerque

Un automobiliste condamné à trois ans de prison pour avoir tué en état d'ivresse un cycliste et s'être enfui.

Au terme d'une semaine de délibéré, le tribunal correctionnel de Dunkerque a rendu son jugement dans un dossier d'homicide involontaire, de délit de fuite et de non-assistance à personne en danger.

Christophe C., 38 ans, a été condamné à trois ans de prison ferme avec maintien en détention, (il est en détention préventive depuis les faits), 150 euros d'amende et une annulation de permis avec interdiction de le repasser pendant trois ans.

Dans la soirée du 31 octobre 2003, sur une route de campagne à Bierne à une quinzaine de kilomètres de Dunkerque, le conducteur avait heurté un cycliste de 17 ans. Il l'avait laissé sur le bas-côté et n'avait pas alerté les secours. Les gendarmes l'avaient retrouvé chez lui le lendemain matin avec un taux de 0.45 mg d'alcool par litre d'air expiré. Il devra verser 27547 euros au père de l'adolescent et 3400 euros à sa fiancée, parties civiles. L'homme avait, à l'audience, expliqué «*fait n'importe quoi*» et fait part de ses «*excuses*», de ses regrets et de ses «*remords*».

Extrait du journal «*La Croix*» du 24 juin 2005

Trente mois de prison ferme pour un chauffard

La conductrice qui avait tué deux CRS dans les Hautes-Alpes en juin 2003, a été condamnée hier à trente mois de prison ferme par la cour d'appel de Chambéry. L'accident s'était produit sur une autoroute alors que l'automobiliste rédigeait un texto sur son téléphone portable. Absorbée, la conductrice avait violemment heurté un car de CRS. Circonstance aggravante : la conductrice roulait à près de 180 km/h au moment du drame. Placée sous curatelle depuis cinq ans, Angela Shala avait en outre grièvement blessé deux autres agents. La décision de justice vient de confirmer le jugement rendu en première instance par le

tribunal correctionnel de Thonon-les-Bains en septembre 2004. La conductrice, âgée de 34 ans est par ailleurs condamnée à verser trois amendes de 500 euros chacune ainsi qu'à un retrait du permis de conduire pour cinq ans.

Si les tribunaux sont plus sévères qu'auparavant, les peines pourraient être encore plus fortes. (A titre d'exemple, Geneviève Jurgensen a fondé la ligue contre la violence routière après avoir perdu en 1980, ses deux filles âgées de 4 et 7 ans. L'automobiliste, déclaré seul responsable de l'accident, avait été condamné à 500 F d'amende, et à 1200 F de contravention. Il était reparti du tribunal au volant de sa voiture et avait bénéficié quelques mois plus tard de l'amnistie présidentielle.)

Privé de permis

L'estime qu'une personne, responsable d'un accident (dû à une vitesse excessive ou à une consommation d'alcool) ayant entraîné la mort (ou un handicap grave) ne devrait plus avoir le droit de conduire. Les pilotes d'avions ou les conducteurs de train savent qu'ils ne peuvent se permettre un tel comportement. Pourquoi en est-il autrement sur la route ? Si la personne condamnée trouve cette sanction exagérée, qu'elle s'interroge sur ce que ressent la victime (si elle vit encore) et sa famille. Cette mesure augmenterait, de fait, le nombre de personnes utilisant les modes de transport alternatifs à la voiture.

Il faudrait être également sûr que les peines d'emprisonnement soient salutaires pour ceux qui les subissent. Le fait de côtoyer et de discuter avec des voleurs, des escrocs, des assassins ne représente-t-il pas un danger supplémentaire pour les condamnés ? D'autre part, les prisons françaises sont déjà remplies au delà de leurs capacités théoriques, aussi toutes les personnes condamnées n'effectuent pas leur peine ! S'ajoute la difficulté liée au contrôle de l'interdiction de circulation, un nombre important d'automobilistes circule déjà sans ou avec un faux permis !

Jean D

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 : adaville@nordnet.fr
Site : www.droitauvelo.org
commission paritaire en attente périodicité trimestrielle
conception ADAV Le numérO : 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 et Louis Charvet, Benoît Cousin, Elise Défossez, Philippe Delrue,

Jean Dewavrin, Olivier Dutel, 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