



Septembre
2013

Journal détailléur l'heure vélo n°73

LE PROGRAMME
DES
ÉVÉNEMENTS
DE L'AUTOMNE
EN DERNIÈRE
PAGE

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

ÉDITORIAL P2 ●

l'équipe en mouvement ●

VIE DE L'ASSOCIATION P2 ●

La vélo-école ●

EN BREF P4 ●

DOSSIER SANTÉ P4-6 ●

Le vélo, bon pour le corps ? ●

Tous les bénéfices du vélo ●

Et le casque dans tout ça ? ●

AILLEURS P7 ●

Le vélo en Hongrie ●

LITTÉRATURE P8 ●

Chez Michel ●

TÉMOIGNAGES - VOYAGE P9 ●

L'ADAV Y ÉTAIT P10 ●

dans les antennes ●

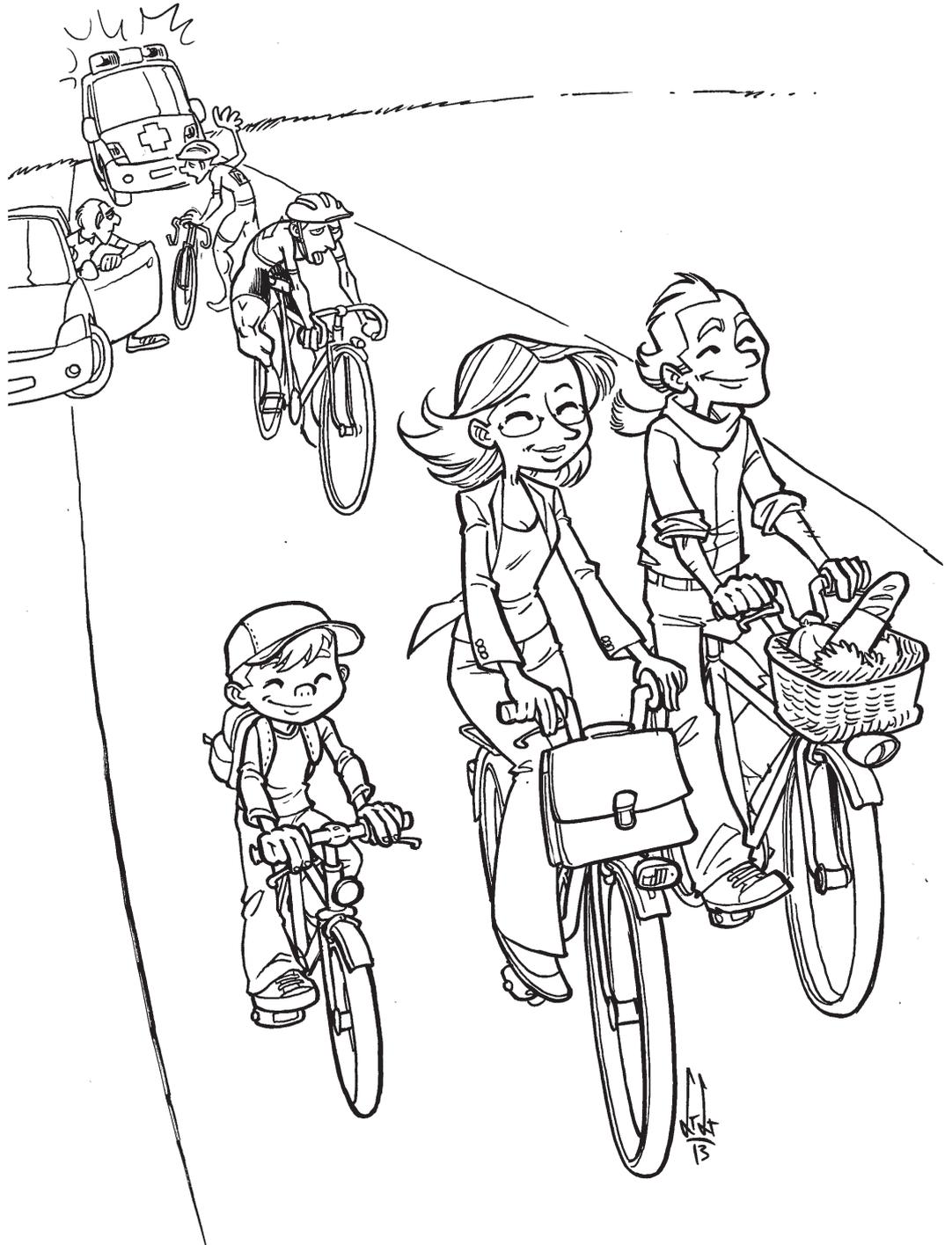
dans les institutions ●

Les vélocistes partenaires ●

AMÉNAGEMENTS P15 ●

Cédez-le-passage cycliste ●

AGENDA - ACTUALITÉS P16 ●



Dossier
Le vélo : c'est la santé !

Droit au vélo a souhaité axer ce nouveau numéro sur la santé et le vélo.

Les recommandations de l'INPES nous incitent, lors de réclames à la télé, à bouger sans trop en dire davantage ; nous souhaiterions, plus précisément que le vélo soit cité nécessaire et utile au maintien d'une bonne santé. Il n'est pas utile que votre médecin vous préconise par ordonnance le retrait d'une bicyclette chez votre pharmacien ; mais il nous semble adapté de faire usage du vélo pour de courtes distances urbaines. Il en va tout aussi bien de la santé physique et mentale de l'utilisateur que de son environnement.

L'incitation à la pratique du vélo passe aussi par une révision du code de la rue. Les prochains jours, nous allons voir fleurir de nouveaux panneaux autorisant le tourne à droite au feu ; priorité aux piétons naturellement !

Il n'est pas trop tard (la date limite est le 13 novembre 2013) pour participer à la campagne pour la généralisation des zones 30 (instauration du 30 km/h en ville comme vitesse de référence), pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre. Ce samedi 21 septembre, dans le cadre de la semaine de la mobilité, sur la place d'Armes de Valenciennes, organisation de Val'en

cycles : infos, parade, marquage et autres animations pour valoriser la pratique du vélo urbain...

Toujours au cours de la semaine de la mobilité, Parking Day : seul ou avec quelques amis, occupez joyeusement une place de parking en détournant son usage en un lieu de rencontre festif afin de démontrer qu'un autre usage de l'espace public est possible.



Il faut prévoir pour les étudiants de retour dans les grandes écoles une Broc' à vélo, salle Courmont à Lille-Moulins le 26 octobre 2013.

La semaine d'info sur l'éclairage se doit d'être brillante...

N'hésitez pas à représenter l'ADAV lors des journées des associations de votre commune en ce début d'année scolaire ; votre maire et les habitants apprécieront des idées neuves, économiques, simplifiant la mobilité en milieu urbain.

La rentrée s'annonce chargée, bonne reprise, beaucoup de vélo à chacun !

Philippe Delrue, président

VIE DE L'ASSOCIATION

Du mouvement dans les bureaux

Sabine a souhaité suivre un nouveau cheminement professionnel ; qu'elle soit ici remerciée pour son travail auprès des adhérents et de nos partenaires institutionnels. Merci à Sabine d'avoir fait avancer la cause du vélo avec efficacité et modestie.

Deux nouvelles salariées rejoignent l'équipe de l'ADAV qui compte quatre temps pleins et demi. Madame Hélène Prévost occupe le poste de secrétaire à mi-temps depuis fin juillet ; elle reprend les fonctions jusqu'alors occupées par Luc (qui a quitté l'ADAV en avril) et Junie. Déchargée du secrétariat, Junie se concentrera sur l'animation de l'association et la mise en place d'une vélo-école. Madame Chloë Grépinet a pris ses fonctions de chargée de mission début septembre 2013 en remplacement de Sabine. Nous leur souhaitons la bienvenue.

Si les négociations en cours avec la Région Nord - Pas-de-Calais aboutissent, l'embauche d'un nouveau salarié interviendra début 2014 et amènera un possible remaniement au sein de l'équipe afin d'utiliser au mieux les compétences de chacun.

Philippe Delrue

Elle nous quitte...

Voilà, c'est la fin, je quitte Droit au vélo pour concrétiser un projet qui mûrit depuis longtemps. Non sans un pincement au cœur car j'ai énormément apprécié travailler pour l'ADAV, promouvoir et défendre la pratique du vélo comme moyen de déplacement. Un grand merci à mes collègues pour ce beau travail d'équipe et cette ambiance conviviale. Merci aux bénévoles de l'association, administrateurs, correspondants locaux, et tous les autres, avec qui ce fut un plaisir de travailler. Merci également aux partenaires de l'association qui ont travaillé avec moi, avec parfois des négociations assez rudes mais toujours respectueuses et intéressantes et qui ont contribué à améliorer la prise en compte du vélo comme mode de transport. Enfin, merci à tous les cyclistes du quotidien sans qui notre travail n'aurait pas de sens.

Bonne continuation à vous tous et au plaisir de vous croiser dans le Boulonnais.

Sabine

Elles nous rejoignent...

Chloë Grépinet

Après avoir été bénévole à l'atelier de réparation vélo, je reviens en tant que chargée de projet et de concertation. D'origine bas-normande, je trimbale ma bécano dans les rues de Lille et environs depuis quelques années déjà : je viens d'y terminer des études de sciences politiques, spécialité « développement soutenable ».

Le vélo, c'est pour moi (entre autres) une habitude et un plaisir, surtout après une année passée à Leipzig, en Allemagne. Je rêve d'une ville peuplée de cyclistes... et suis donc très heureuse de faire partie de l'équipage de Droit au vélo !

À bientôt.

Hélène Prévost

Je suis chargée de l'accueil et du secrétariat au siège de l'association depuis fin juillet et serai heureuse de vous accueillir tous les après-midis du mardi au vendredi, ainsi que le mercredi matin, à partir de 10h.

Un petit mot sur moi : j'ai bientôt 40 ans, j'habite à Croix, à côté d'un joli parc et régulièrement, je prends mon vélo pour aller jardiner dans un espace associatif, c'est très sympa. J'aimerais savoir cultiver tous les légumes !

Je me réjouis des efforts citoyens et des changements en faveur de l'environnement qui se révèlent un peu partout, mais parfois pas assez vite, je trouve et j'aimerais qu'il y ait plus d'arbres, de vélos, de fleurs et de couleurs en ville... la couleur grise m'ennuie !

Côté professionnel, j'ai travaillé pendant de nombreuses années comme secrétaire commerciale pour une grande société de distribution, et je crois que c'est la « crise de la trentaine » qui m'a poussée à changer de cap ! J'avais besoin de prendre une nouvelle direction en cohérence avec mes valeurs et mes convictions. Je suis très heureuse d'avoir aujourd'hui atteint mon objectif et je souhaite à tous de réaliser un idéal de vie.

La vélo-école sous toutes ses formes

Droit au vélo, depuis quelques mois, développe ses activités de vélo-école, et ceci sous plusieurs formes : le coaching vélo, les séances de remise en selle pour les groupes, la vélo-école pour les scolaires, et... la vélo-école adultes. Tout un programme ! Mais à quoi correspondent ces termes ?

En voici ci-dessous les explications. Et si, à la fin de la lecture de cet article, vous vous dites que tout cela a l'air très intéressant, sachez que nous sommes à la recherche de nombreux bénévoles pour l'une ou l'autre de ces actions !

La remise en selle

Les séances de remise en selle sont proposées à des groupes de cinq à dix personnes. L'objectif est de « remettre en selle » des personnes qui savent rouler à vélo mais ont peur de circuler en ville. La séance se déroule donc en deux temps : une séance théorique sur les avantages du vélo, où l'on tente, entre autres, de lever les freins à la pratique du vélo (peur, météo, etc.) ; puis la séance pratique permet d'emmener le petit groupe sur un trajet en ville pour s'entraîner à rouler à vélo dans le trafic. Ces séances sont généralement très bénéfiques et nous voyons régulièrement des personnes très stressées à l'idée de rouler à vélo en ville qui sont très contentes à la fin du cours, et admettent que ce n'est pas si effrayant. Depuis plusieurs années déjà, nous proposons aux entreprises et aux collectivités, principalement dans le cadre de PDE (plan de déplacement d'entreprise) ou de PDA (plan de déplacement administratif), des séances de remise en selle.

Ces séances ont également été proposées à un groupe de jeunes retraités titulaires du Pass senior, dans le cadre de notre partenariat avec la Ville de Lille. Elles ont remporté un franc succès et seront réitérées prochainement. Plusieurs des personnes ayant suivi ces séances ont finalement choisi de s'abonner au V'Lille et même d'adhérer à l'ADAV !

Le coaching vélo

Le principe : une personne qui sait rouler à vélo mais a peur de circuler en ville nous appelle, et après discussion pour connaître ses attentes et son lieu d'habitation, nous mettons cette personne en contact avec un adhérent volontaire qui habite à proximité. Le bénévole coachera le cycliste débutant sur un trajet de son choix (par exemple domicile-travail), sur deux ou trois séances, en lui donnant les bons conseils pour éviter l'accident à vélo. Le coaching est gratuit mais le demandeur doit signer une charte d'engagement pour l'inciter à respecter le service rendu par le bénévole.

Le coaching vélo a été proposé pour la première fois dans le cadre du challenge européen du vélo, en mai dernier. Plus de vingt adhérents de l'ADAV étaient volontaires pour coacher un cycliste débutant sur deux ou trois trajets, mais le public n'était pas au rendez-vous... Or, depuis, quelques demandes arrivent de temps en temps. C'est pourquoi nous avons décidé de ne pas limiter cette action à un mois, mais de l'étendre dans le temps, comme un parrainage de cycliste à non cycliste, en fonction des demandes et des lieux d'habitation.

La vélo-école « scolaires »

Se déplacer à vélo, c'est une habitude qui se prend dès le plus jeune âge ! C'est pourquoi Droit au vélo développe sa vélo-école à destination des scolaires. Deux sessions ont déjà eu lieu dans des écoles de Villeneuve d'Ascq, en partenariat avec la Ville. Nous proposons deux ou trois séances de maniabilité du vélo dans la cour, pour exercer les enfants à rouler bien droit, regarder derrière, lâcher une main, tourner, etc. Bref, les enfants doivent maîtriser tous les gestes nécessaires à la conduite du vélo sur la route afin de pouvoir se concentrer sur ce qui les entoure lorsqu'ils seront en situation. La séance théorique est généralement assurée par le professeur, qui s'appuie, entre autres, sur la fiche ADAV « je roule à vélo en toute sécurité ». Vient ensuite la dernière séance, qui est une sortie dans les conditions réelles de circulation, par petits groupes de six ou sept élèves. Cette séance est accompagnée de conseils de conduite et certains passages (giratoire et tourne à gauche) sont faits sous forme d'exercices individuels accompagnés par un adulte.

Nous voyons les élèves évoluer sur quatre semaines, et les progrès sont souvent très nets, les enfants prennent de l'assurance ! La sortie

dans la rue constitue le point d'orgue de cette action, elle est un vrai bonheur pour les élèves ; ils ont le sentiment de relever de petits défis, notamment lors des exercices individuels, et comprennent que la conduite d'un vélo en ville demande beaucoup d'attention.

Les deux professeurs des classes concernées souhaitent réitérer l'action pour l'année scolaire 2013/2014. La vélo-école à destination des scolaires a été proposée à plusieurs villes de la Métropole lilloise, et nous espérons vivement élargir cette action. Si vous êtes professeur des écoles à Lille ou sur la métropole lilloise et que vous êtes motivé(e) pour développer ce type d'actions avec votre classe, n'hésitez pas à nous contacter !

La vélo-école « adultes »

Certains adultes n'ont jamais appris à rouler à vélo, ou bien ont commencé à apprendre il y a longtemps sans avoir consolidé leur apprentissage. C'est à ces publics que s'adresse la vélo-école pour adultes. De nombreuses personnes souffrent de ne pas savoir faire de vélo : des mères qui apprennent à leurs enfants à faire du vélo alors qu'elles ne savent pas en faire elles-mêmes, et rêveraient de les accompagner, des hommes qui n'osent pas avouer qu'ils ne savent pas rouler à vélo, des personnes en recherche d'emploi pour qui le vélo serait un moyen simple et économique de se déplacer, etc.

Depuis dix ans, les vélo-écoles pour adultes se développent en France. Dès octobre prochain, Droit au vélo ouvrira la sienne. Les préinscriptions sont déjà en cours depuis quelques mois, puisque les demandes affluent déjà !

Après une formation d'« initiateur à la mobilité à vélo » à la vélo-école de La Rochelle, et une visite auprès de la vélo-école de Montreuil (en région parisienne) qui sont deux des plus anciennes vélo-écoles de France, Paul, bénévole, et moi-même, coordonnerons les cours de la vélo-école de Droit au vélo. Ceux-ci auront lieu dans un premier temps un samedi sur deux de 10h à 12h. De nombreux bénévoles seront nécessaires à son bon fonctionnement,

et l'idéal serait d'aboutir à des cours toutes les semaines lorsque le nombre d'encadrants sera suffisant. N'hésitez pas, si vous êtes tenté(e) par l'aventure, à nous contacter pour plus de renseignements, et à venir assister aux cours.

Concernant le déroulement des cours, il s'agira principalement de séances de maniabilité : il faudra d'abord commencer par baisser la selle au maximum et enlever les pédales pour que les élèves trouvent, comme avec une draisienne, leur équilibre en poussant sur leurs pieds. Une fois l'équilibre acquis, on remet les pédales, puis une série d'exercices permettra de progresser jusqu'à la maîtrise du vélo. On pourra ensuite proposer à de petits groupes des sorties dans la rue ! Le temps d'apprentissage est très variable selon les personnes, c'est pourquoi nous proposerons assez rapidement deux groupes de niveaux.

Le stockage des vélos et le départ des cours se feront au local de l'atelier d'aide à la réparation, 41 rue Eugène-Jacquet, où nous aurons également un espace pour des cours théoriques. Nous sommes en attente d'une décision de M. Thoré, conseiller municipal délégué aux écoles, concernant l'utilisation de la cour de l'école Cornette (située à proximité de notre local) pour les séances de maniabilité. Les chemins du parc des Dondaines seront utilisés pour les élèves ayant acquis de l'aisance.

Le tarif de la vélo-école adultes sera très raisonnable : nous demandons l'adhésion (8 ou 14€ selon la situation de la personne) et un forfait de 20€ pour dix cours.

La vélo-école, toujours en évolution...

La vélo-école est encore très récente en France et les techniques d'apprentissage du vélo en ville aux adultes ou aux enfants ont été développées au fur et à mesure depuis une dizaine d'années par les pionniers de cette activité.

Nous avons beaucoup à apprendre des exemples des autres vélo-écoles sur les techniques d'apprentissage. C'est pourquoi nous avons prévu de visiter différentes vélo-écoles adultes ou scolaires, entre autres celle de Strasbourg, afin d'observer leurs pratiques.

Junie Beaujean
Animatrice à Droit au vélo



Arrêter les frais ? Au contraire !

Alors que certaines entreprises mettent en place des Plans de Déplacement Entreprises, incitant leurs salariés/collaborateurs à choisir le vélo (ou les transports en commun) plutôt que l'auto pour se rendre sur leurs lieux de travail, elles restent majoritaires, ces boîtes qui ne prévoient RIEN pour nous autres, pauvres forcenés du pédalier.

Si fait, servons-nous nous-mêmes ! Expérience : dans le cadre d'un contrat de vacataire, qui prévoit les remboursements des frais de transport jusqu'au lieu fort excentré, moi, cycliste anonyme, j'ai fait le choix d'user de mes muscles plutôt que du gasoil. La note de frais, analysée sous toutes les coutures, ne faisait pas mention de carburant ou d'automobile (et encore moins de mollets par ailleurs...), mais de « distance parcourue » : soit je justifiais de dépenses en transports en commun, soit je déclarais une distance parcourue remboursée au kilomètre à un taux pensé pour la voiture. J'ai évidemment bien du mal à analyser les coûts que j'ai eu à supporter par mes trajets à vélo, ils m'auront tout au plus coûté des repas plus copieux et une usure prématurée des roulements et de mes pneus. Mais c'eût été trop bête de passer à côté d'un complément financier aussi important. Oui, les centaines de kilomètres déclarés et « remboursés » m'ont rapporté des sous, il faut bien l'avouer. Est-ce de ma faute si ça ne coûte rien de faire du vélo ?

En attendant, ces kilomètres à vélo auront épargné à la société pas mal des dégâts habituels provoqués par un usage normal de la voiture, et même, fait économiser des sous à mon employeur, puisque j'aurais parcouru plus de kilomètres en voiture que je ne l'ai fait à vélo. Alors encore une fois, en attendant un changement des mentalités, je n'ai pas de scrupule à déclarer mes frais kilométriques parcourus à vélo.

Le contribuable à vélo anonyme

Une visite à Mosaïc

Par une chaude journée d'été c'est un enchantement. Il y a des arbres pour se mettre à l'ombre, on peut se dépayser dans des coins culturels de plusieurs pays, on paye tarif réduit si on vient à vélo (donc ne pas oublier de le dire !).

Le must : faire du vélo pour faire pleuvoir (dans le coin anglais). Y'avait que des Anglais pour imaginer un truc pareil !

Sauf que, avant d'arriver là...

Aucun fléchage vélo ! Il vaut mieux avoir la carte pour trouver les chemins sympas. Depuis Wattignies par exemple ça mériterait d'être fléché.

Au rond-point à l'arrivée, ne surtout pas suivre à droite parking voitures : il faut aller à l'opposé, raccourci piétons vers l'entrée. Il y a des barres pour accrocher les vélos mais planquées dans des coins pas rassurants, comme si ça les gênait d'avoir des vélos à côté de l'entrée !

Mais allez-y, ça vaut le coup !

Gilles Laurent

Et l'atelier lillois ?

Nous espérons la réouverture de l'atelier d'aide à la réparation en septembre, hélas il va falloir encore patienter un peu. Mais les travaux avancent, c'est promis, juré, nous l'avons vérifié ! Ce nouveau local se trouve rue Eugène-Jacquet, non loin de la gare Lille-Europe.

Hervé de Cagny

Vous avez la parole !

Alors profitez-en, ce n'est pas tous les jours. Exprimez-vous ! Cette revue est la vôtre, elle sera ce que vous en ferez, ses rubriques vous sont ouvertes. Envoyez vos propositions d'articles ou vos commentaires à l'adresse heurovelo@droitauvelo.org.

Une nouvelle section du forum (www.droitauvelo.org/forum), dédiée à l'HeurOvéIO, vient d'être créée. Vos idées, ressentis, suggestions, critiques concernant le journal seront les bienvenus. Usez-en !

L'équipe de l'HeurOvéIO

DOSSIER SANTÉ

Le vélo, bon pour le corps ?

Oui, peut-on répondre sans hésitation, en précisant toutefois qu'on ne considère pas ici le cas du cyclisme sportif, mais bien du vélo comme mode de déplacement ou de promenade. Les plus grands bénéficiaires sont les systèmes cardio-vasculaire et respiratoire. Une pratique régulière, à intensité modérée, fait s'accroître la capacité cardiaque et élargir les artères, diminuer la fréquence des battements et la pression artérielle. Un cycliste au quotidien (10 km, en une ou plusieurs fois) a un risque d'infarctus du myocarde inférieur de 50 % à celui d'un sédentaire !

Le retour veineux est favorisé par le pédalage, les poumons, non seulement se développent, mais bénéficient aussi d'un air moins pollué qu'en voiture, les os se renforcent, combattant ainsi l'ostéoporose. Le diabète, certains cancers, l'hypertension s'éloignent ; les muscles, notamment des membres inférieurs, profitent aussi de cette activité, en s'allongeant, en gagnant en élasticité et en fermeté. Psychiquement, le stress et l'anxiété diminuent – d'autant plus si des aménagements cyclables existent – et n'oublions pas les bienfaits dus à l'action du soleil, même s'il est parfois voilé ou discret dans notre région. Le vélo peut être également un outil du contrôle de son poids : une utilisation à rythme modéré (léger essoufflement ou légère transpiration), et prolongée, au moins 30 minutes, provoque la consommation de graisse corporelle par l'organisme, bien plus qu'une activité plus intense. Moins de graisse, plus de muscle : le corps s'affine tout en s'assainissant.

En fait, certains de ces avantages peuvent être obtenus par d'autres activités physiques d'endurance, comme la marche, le jogging, la natation pour ne citer qu'eux ; mais nous ne disposons pas toujours du temps ou des infrastructures nécessaires à leur pratique régulière. Le vélo, lui, s'utilise à l'occasion des déplacements vers le travail, l'école, nos occupations diverses ; il ne fait donc pas perdre de temps, et même bien souvent en fait gagner, on joint ainsi l'utile à... l'utile.

Toujours par rapport à d'autres activités physiques, un avantage supplémentaire du vélo est que grâce à la position assise, le cycliste est libéré de la contrainte de son poids, ce qui soulage ses articulations



(hanches, genoux et chevilles notamment), et ses tendons. Pédaler est plus facile que marcher ou courir, pour certaines personnes.

Encore faut-il prendre quelques précautions, essentiellement sur la posture à adopter. Un vélo trop grand ou trop petit, une selle trop basse ou trop haute, une potence mal adaptée provoquent fatigue excessive et découragement, quand ce ne sont pas des douleurs ou des blessures dans la nuque, les épaules, les poignets, le dos, les cuisses, le séant. Un des éléments les plus importants est la hauteur de la selle, et c'est un des plus faciles à régler : étant assis bien droit sur le vélo, en s'appuyant contre un mur par exemple, pédaler à reculons avec les talons sur les pédales : en bas de course, les jambes doivent être presque tendues. Un peu plus délicat, le réglage de l'avance de la selle elle-même : une ligne virtuelle passant par la rotule et l'axe de la pédale doit être verticale lorsque la pédale est en avant. La selle doit également être bien horizontale afin que le cycliste ne glisse ni vers l'avant (aïe les poignets) ni vers l'arrière (ouille les épaules).

Pour éviter les problèmes lombaires (et de séant !), le pédalage doit s'effectuer sans déhanchement, et pour un maximum d'efficacité les pieds doivent reposer sur les pédales au niveau de la base des orteils ; vos chevilles, moins sollicitées, vous remercieront. La hauteur du guidon doit être suffisante pour que les genoux ne l'atteignent pas, et qu'on ne soit pas trop penché en avant : risque de douleurs lombaires, dans la nuque ou les bras.

En résumé, qui veut rouler sans souci adapte sa monture à sa morphologie !

Enfin, pour préserver les avantages santé que le vélo nous procure, limitons les risques d'accident : en premier lieu des freins en parfait état de fonctionnement (y compris quand il pleut !), un vélo en bon état, des pneus bien gonflés, un éclairage efficace, un écarteur de danger, une sonnette, des bagages bien fixés ont une influence très nette sur l'espérance de vie ; tout comme être visible, porter des tenues claires, voire des gilets rétro-réfléchissants, et... respecter le code de la route.

Hervé de Cagny

Les accidents de la route : 3 645 morts en 2012 mais les cyclistes ne sont pas les plus exposés

Selon les chiffres de la sécurité routière¹, les accidents de la route ont causé 3 645 morts en 2012 dont :

- automobilistes : 1 885
- deux-roues motorisés : 848
- piétons : 582
- cyclistes : 155
- usagers de poids-lourds : 57

À noter, le déplacement à vélo n'est pas plus dangereux que les autres moyens de transport. En effet, selon une étude de la sécurité routière datant de 2008, le vélo représente environ 4 % des déplacements, 4 % des blessés et 4 % des tués en France.

80 % des parcours motorisés font moins de 5 km², et la majeure partie des accidents sont causés par les véhicules motorisés. Si, pour toute distance inférieure à 5 km, l'usager de la route prenait son vélo plutôt que sa voiture, le nombre de morts serait fortement réduit. De plus, l'effet de masse (masse critique) protégerait davantage les cyclistes ; aux Pays-Bas, le nombre de cyclistes tués par km parcouru est 3 fois inférieur à celui de la France³.

Mais il y a pire que les accidents de la route : la pollution automobile cause 42 000 morts par an.

La pollution générée par l'automobile cause beaucoup plus de morts que les accidents de la route. Les particules fines émises par les véhicules Diesel, très cancérigènes, seraient responsables, à elles seules, de 42 000 morts par an⁴, soit 115 par jour ! Imaginez l'impact si chaque automobiliste utilisait son vélo pour toute distance inférieure à 5 km : des milliers de vies seraient sauvées.

De plus, contrairement aux idées reçues, le cycliste respire moins de polluants que l'automobiliste⁵ et ce pour plusieurs raisons :

- la pollution se concentre au ras du sol
- les systèmes de ventilation des voitures captent l'air à moins d'un mètre du sol
- les cyclistes sont au-dessus des voitures
- dans les embouteillages, les automobilistes sont exposés plus longtemps à la pollution que les cyclistes qui les traversent.

Ainsi, des recherches montrent qu'à Paris et plus récemment à Strasbourg, les cyclistes sont deux à trois fois moins exposés aux polluants que les automobilistes⁶.

Mais il y a encore pire que la pollution : la sédentarité cause 165 000 morts par an.

Selon le rapport publié en 1997 par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)⁷, le manque d'exercice est, dans de nombreux pays industrialisés, le principal facteur de risque pour la santé.

Ainsi, 10 % des morts dans le monde sont causés par l'inactivité physique, soit plus que par le tabac. En effet, les changements de comportement dans les pays développés avec en particulier une diminution importante d'exercices physiques associés à des modifications de mode d'alimentation constituent des facteurs de morbidité majeure en favorisant l'obésité, les maladies cardiovasculaires, le diabète, l'hypertension, certains cancers (sein et côlon) et l'ostéoporose. Les maladies cardiovasculaires causent 165 000 décès par an, c'est à dire qu'elles sont la première cause de décès prématurés. Depuis 30 ans, le nombre d'enfants obèses a été multiplié par 3 voire 4 en France ; ce phénomène est en train de se généraliser sur la planète, les mêmes causes générant les mêmes effets.

Selon l'OMS, 30 minutes par jour de vélo réduisent d'un tiers le risque de mortalité lié au surpoids et aux maladies cardiovasculaires. Ainsi, d'après une étude du Dr Hillman de la Policy Studies Institute à Londres (entre 1994 et 1998), l'espérance de vie est augmentée de 2,5 ans en pratiquant le vélo régulièrement. Accidents inclus. De fait, les effets bénéfiques liés à la pratique du vélo sont supérieurs aux risques d'accidents. Il y a ainsi un rapport de 1 à 20 entre le risque encouru à vélo et le gain de santé général obtenu grâce à la pratique régulière du vélo⁸.

On sait que plus il y a d'aménagements cyclables, plus il y a d'usagers de la petite reine. Ainsi, un euro investi sur des aménagements cyclables équivaut à 400 euros de dépenses de santé économisés. L'assurance maladie ferait donc des économies en investissant dans des aménagements cyclables⁹.

Si on en n'est pas encore là, on peut citer l'exemple de Strasbourg qui a mis en place, en partenariat avec une cinquantaine de médecins, la prescription médicale de l'abonnement Vél'hop (l'équivalent des V'Lille) sur ordonnance. L'objectif de l'expérimentation est de démontrer l'efficacité de la prévention, pour limiter à terme la consommation de médicaments¹⁰.

Au niveau professionnel, un travailleur qui vient à vélo au travail est un employé qui travaille mieux, qui est plus résistant, en meilleure forme, plus détendu et plus productif. Outre les effets bénéfiques d'une activité physique quotidienne sur la santé, le vélo permet de lutter activement contre la dépression.

Les employés qui pédalent pour aller au travail sont en moyenne un jour de moins en arrêt maladie que leurs collègues qui ne font pas de vélo. Le bonus : la bonne santé des travailleurs se reflète sur toute l'entreprise en renforçant l'image saine de celle-ci.

Certaines organisations, particulièrement les associations d'automobilistes, prônent l'obligation du port du casque pour les cyclistes. À première vue, ça semble être une bonne idée, pour mieux protéger les cyclistes en cas de chute et donc encore améliorer l'impact du vélo sur la santé. Mais cette obligation aurait un effet néfaste sur la santé publique ; en effet, les pays (ex : l'Australie) qui ont rendu obligatoire le port du casque n'ont pas vu la proportion de cyclistes blessés ou tués varier significativement mais ont observé une baisse très importante du nombre de déplacements à vélo ; avec tous les effets négatifs sur la santé cités ci-dessus. Le port du casque doit donc rester un choix individuel. En outre, les cyclistes accidentés sont moins impactés que les piétons et que les automobilistes par des traumatismes crâniens. La logique voudrait donc qu'on équipe en priorité les automobilistes

et les piétons¹¹ !

La dépense santé en France représentait 11,6 % du PIB en 2011, soit par habitant 3 687 €. Or, l'usage actuel du vélo fait ainsi économiser 5,6 milliards d'euros à l'assurance maladie, soit 1,21 € du km parcouru et donc 4,84 € par déplacement urbain de 4 km. Ainsi, chaque cycliste régulier fait économiser plus de 1 000 € par an à l'assurance maladie (étude de l'Association Transport et Environnement - ATE).

La multiplication du nombre de personnes se déplaçant à vélo pourrait combler une grosse partie du déficit de l'assurance maladie (19,1 milliards d'euros, en 2011). Selon le plan national vélo¹², une part modale du vélo de 10 à 12 % pourrait déjà faire gagner 10 milliards d'euros à l'assurance maladie !

En conclusion, si vous voulez vivre vieux et en bonne santé, utilisez votre vélo pour vos déplacements quotidiens. Il est en effet plus risqué de se déplacer en voiture qu'à vélo, même en tenant compte des accidents. Ne pas faire de vélo, c'est vraiment dangereux pour la santé !

Yannick Paillard

Ouvrage présentant
l'outil HEAT, développé par
l'OMS



Outil d'évaluation économique
des effets sanitaires (HEAT) liés à la
pratique du vélo et à la marche



ÉVALUATION ÉCONOMIQUE
DES INFRASTRUCTURES ET
POLITIQUES DE TRANSPORT

1. www.securite-routiere.gouv.fr
2. www.developpement-durable.gouv.fr/document125149
3. étude Inrets - Nicolas Bué
4. Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), organisme affilié à l'Organisation mondiale de la santé (OMS)
5. AFSSE (agence française de sécurité sanitaire environnementale)
6. AirParif
7. www.euro.who.int/fr
8. Dr Hillman, Vélos dans la cité, villes de qualité, Bruxelles, 1995
9. heatwalkingcycling.org
10. www.lequotidiendumedecin.fr
11. fubicy.org
12. www.developpement-durable.gouv.fr/document125149

Le casque, un dossier qui continue de décoiffer !

Bien que les projets de loi rendant obligatoire le port du casque se soient raréfiés – le dernier d'envergure remontant à 2007, contre lequel Droit au vélo avait reçu le soutien de plusieurs députés, dont le ministre de l'Écologie de l'époque M. Borloo – il n'est pas rare de lire ici ou là l'assertion selon laquelle pour être en sécurité, le cycliste ne sorte jamais la tête découverte ! Les arguments pour une telle obligation reposent sur des éléments a priori incontestables, à savoir que son port protégerait le cycliste des traumatismes crâniens, ce qui semble justifié. Mais quand on y regarde de plus près, on s'aperçoit rapidement que de telles mesures desservent durablement le développement du vélo, et pire encore, qu'elles pourraient avoir pour finalité d'ouvrir de nouveaux marchés aux assureurs !

Dès 2005, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB, dont Droit au vélo est membre) avait rassemblé plusieurs études pour composer un dossier complet, Casque, un dossier qui décoiffe ! afin de démontrer l'incohérence de mesures visant à rendre le port du casque systématique, voire obligatoire. L'expérience de quelques pays européens en la matière avait permis de se rendre compte de l'inefficacité de telles démarches (Finlande en 2003, Suède et Slovaquie pour certains publics). Malheureusement, d'autres pays s'y sont depuis risqués, tels la Nouvelle-Zélande ou l'Australie, et plus récemment un projet de généralisation en Espagne. Le retour sur ces multiples expériences ces dernières années a permis de se rendre compte que cette obligation - qui s'inscrivait souvent dans une actualité médiatique focalisée sur quelques accidents graves - plus que de préserver la vie des cyclistes, en avait surtout réduit le nombre dans des proportions importantes (généralement autour de 30% du public visé). Cette désaffection soudaine pour le vélo peut s'expliquer par les effets suivants :

- rendre obligatoire le port du casque laisse à penser que le vélo est dangereux ;
- paradoxalement les automobilistes se soucient moins des cyclistes quand ceux-ci sont casqués et les mettent plus en danger, une étude menée en Grande-Bretagne à l'aide d'une caméra embarquée à bord d'un vélo a ainsi pu révéler ce phénomène notamment sous la forme de dépassements rasants ;
- le casque, pour une utilisation quotidienne, rend la pratique inconfortable et dissuasive : l'aspect esthétique indispose certains cyclistes réguliers au point d'abandonner l'usage du vélo, transporter un casque lors de chaque arrêt pour une course s'avère vite rédhibitoire...

Ces résultats ont pour conséquence une réduction du nombre de cyclistes potentiels, ce qui produit l'effet inverse d'une sécurisation des déplacements à vélo puisque ceux-ci étant moins nombreux, le cycliste est moins pris en compte dans la circulation, donc moins visible et ainsi plus sujet aux accidents, tel que l'a théorisé Peter Jacobsen en 2003 dans son ouvrage *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*.

Il suffit pourtant de s'arrêter rapidement sur le cas des pays nordiques dans lesquels le vélo est réellement reconnu comme un mode de déplacement à part entière. Si toute une série de mesures sont mises en œuvre pour en démultiplier l'usage, le port du casque n'apparaît pas comme une priorité pour sécuriser les déplacements des cyclistes. Il est ainsi très rare de voir les cyclistes néerlandais, même les enfants, casqués. Au Danemark, on estimait en 2010 la part de cyclistes casqués à une dizaine de pourcents. Son port est laissé au libre arbitre de chacun. Des exceptions existent cependant : en Suède, où l'usage du vélo est bien moins important que dans les deux pays précédemment cités, le port du casque est obligatoire pour les cyclistes âgés de moins de 15 ans depuis 2007. Les résultats y sont édifiants : si l'on a assisté à une augmentation du port du casque entre 15 et 50 % chez les enfants, on s'est également rendu compte que la pratique avait chuté de 30 % !

Plus récemment, un article publié sur le blog Transports du site [Lemonde.fr](http://www.lemonde.fr) a permis de mettre en évidence la collusion entre assureurs et lobbies automobilistes qui redoublent de créativité pour amener les politiques à s'intéresser à l'obligation du port du casque, et ce pour deux raisons principales ainsi que le relève le journaliste Olivier Razemon dans un article publié récemment sur le blog Transports qu'il anime sur le site [lemonde.fr](http://www.lemonde.fr) :

1° Comme vu précédemment, l'obligation du port du casque provoque une désaffection pour le vélo, et donc favorise, en l'absence d'une offre efficace en transports en commun, le report vers l'automobile ;

2° Un casque obligatoire s'accompagne généralement de l'obligation pour l'utilisateur de souscrire à une assurance, ce qui n'est que manne de plus pour des compagnies en recherche de fonds.

Les Pays-Bas et le Danemark sont les deux pays où il y a le moins de victimes par rapport au nombre de cyclistes. Le port du casque y est très rare, respectivement 1 % et 3 %. Inversement, les USA, pays qui a fait plus d'efforts pour inciter les cyclistes à porter le casque, comptent le plus fort taux d'accidents mortels (5 fois plus qu'en Hollande !), et le vélo y est



Illustration de l'article publié sur [lemonde.fr](http://www.lemonde.fr)

très peu utilisé.

Ce constat illustre le fait que plus il y a de cyclistes, moins ils courent de risques, à la fois parce que les automobilistes sont plus habitués et respectueux, et parce que le développement du vélo va souvent de pair avec d'autres actions de la collectivité (voies cyclables, modération de la vitesse des automobiles,...).

De très nombreuses données confirment cette tendance, y compris les bilans annuels de la Sécurité routière en France depuis quelques années.

Malgré la non-efficacité probante d'une obligation pour la pratique utilitaire, ce sujet revient régulièrement sur le devant de la scène. Quand bien même elle aurait pour objectif de protéger le cycliste, celle-ci se révèle tout à fait inopérante, les accidents graves en ville étant principalement causés par le tourne-à-droite des véhicules à gros gabarit ou à l'occasion de chocs violents, lors desquels le casque n'offre qu'une protection toute relative, celle-ci étant prévue pour des vitesses ne dépassant pas 20 km/h.

L'ECF, la Fédération des Cyclistes Européens, a par ailleurs publié un argumentaire, en anglais, rappelant les nombreux avantages du vélo en termes de santé publique, et parallèlement les raisons pour lesquelles l'obligation du port du casque reste à proscrire : http://www.ecf.com/wp-content/uploads/Helmet-factsheet-1.7_with-intro_Final.pdf

Michel Anceau
Sébastien Torro-Tokodi

Conseil de sécurité : le freinage

Avant-hier, comme j'ai serré plus fort mon frein à cause de la pluie, mon câble de frein s'est cassé, je n'ai réussi à m'arrêter au Stop qu'en usant mes semelles sur le bitume et heureusement, car une voiture arrivait. En y réfléchissant je me dis qu'un moyen simple d'éviter ces surprises serait de profiter des arrêts (aux feux rouges par exemple) pour serrer à fond les freins : si un câble casse c'est qu'il était déjà bien malade et là on ne court aucun risque.

Le même conseil est valable avant les descentes...

Ne pas croire qu'on puisse toujours compter sur le 2^e frein : il y a 3 ans, mon fils a cassé ses deux câbles de freins à quelques secondes d'inter-

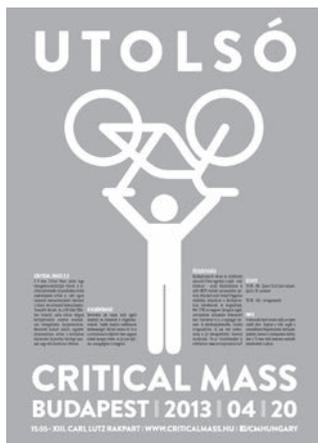
valle dans une descente (le genre de choses qui n'arrive «jamais» ...) et a terminé dans les ronces... ça aurait pu être pire.

Attention j'ai constaté que certains vélos ont des vices de fabrication au niveau des poignées de freins ; si l'extrémité du câble est fixée rigidement et ne s'articule pas bien, il plie à chaque freinage et il finit par rompre par fatigue des filins.

Une visite périodique des câbles est nécessaire mais ne suffit pas (la preuve !).

Gilles Laurent

À Budapest, la Masse Critique est atteinte !



La situation a radicalement changé en un peu moins d'une décennie. En septembre 2004 se déroule la 2^e édition de la Critical mass (l'équivalent de nos vélorutions françaises) à laquelle participent déjà plus de 5 000 personnes ! Au printemps 2005, plus de 10 000 cyclistes prennent le pavé (à la différence de Lille en voie de disparition, ou remplacé par un type autobloquant qui a moins d'incidence sur le confort cycliste). Et ainsi de suite jusqu'à cette dernière édition d'avril 2013, au terme de laquelle les organisateurs, une société de coursiers à vélo, facilement identifiables à leur accoutrement

vestimentaire, ont décidé que ce serait la dernière en annonçant fièrement qu'avec plus de 100 000 participants, la masse critique avait définitivement été atteinte et qu'il s'agirait dorénavant de la maintenir au quotidien. Et c'est en effet chaque jour vérifiable.

La ville est traversée du nord au sud par le Danube, longé à l'ouest, côté Buda, par une piste cyclable qui est également un tronçon de l'Eurovelo 6 (à terme la Saint-Nazaire – Constanța en Roumanie). Année après année, cet itinéraire est amélioré pour en réduire les coupures et autres aspects indésirables. La réfection de l'un des principaux ponts, le Margit (qui passe par l'île du même nom) a été l'occasion de réaliser un tunnel exclusivement réservé aux cyclistes (voir photo 1 ci-contre) qui leur évite la traversée d'une chaussée à 6 voies, puis la plateforme d'accès à la station de métro, très encombrée. Des centaines de cyclistes sont canalisés chaque jour, parmi lesquels de nombreux pendulaires qui apprécient ce cheminement séparé de la circulation automobile mais sur lequel ils doivent régulièrement cohabiter avec les milliers de touristes qui viennent notamment pour se faire photographier devant le parlement sur l'autre rive.

En Hongrie, les aménagements, encore trop peu nombreux mais de qualité, ressemblent fort à ce que l'on peut retrouver en Allemagne ou en Autriche, dont l'histoire commune a sans doute permis de faciliter les échanges.

- Les pistes cyclables : simples traits de peinture sur le trottoir il y a encore quelques années, elles se caractérisent depuis en général par une bande de 3 mètres de large en pavés autobloquants de couleur brique, qui offre une bonne lisibilité. Elles sont donc plutôt bien respectées des piétons. Les accès sont bien traités, les bordures n'étant bien souvent pas perceptibles (photo 4).

- Les double-sens cyclables : il font ça et là leur apparition, parfois de manière inattendue, mais à y regarder de plus près sont conçus pour répondre à la nécessité d'itinéraires identifiés. Une généralisation de ces aménagements sur la plupart des rues à sens unique, rectilignes et souvent larges côté Pest, pourrait être une réponse efficace à la sécurisation et au développement du réseau.

- Les couloirs bus : en nombre important et croissant, ils sont au fur et à mesure ouverts aux vélos, même si le rythme est un peu lent au vu du potentiel et pas toujours très lisibles puisque sectionnés en fonction des opportunités. À la différence de Lille, les taxis sont nombreux, et la fréquence des bus bien plus importante, ce qui rend leur usage à vélo moins confortable. Assez souvent, ils font office de voie de tourne-à-droite pour tous les véhicules à l'approche des intersections, propositions qui nous ont déjà été faites à Lille et que nous avons systématiquement refusées.

- Les bandes cyclables : encore très rares, au stade expérimental sur certains axes. En Hongrie, elles présentent cependant l'avantage d'être, tout comme les trottoirs, absolument respectées, les pouvoirs publics ne rechignant pas à verbaliser sévèrement tout stationnement inadapté (photo 3).

Chose notable en comparant avec la situation française : la grande homogénéité des conceptions au niveau national qui facilite grandement leur appropriation par les usagers, un exemple à suivre !

Au niveau réglementaire, on croise notamment le panneau rond légalisant la cohabitation des cyclistes et piétons, qui peut être une solution

sur certains secteurs contraints. Il est courant à Strasbourg même si à ce jour il n'est pas homologué en France. Quelques modifications au code de la route ont dernièrement fait leur apparition telles que le port du gilet rétro-réfléchissant, obligatoire hors agglomération en toutes circonstances.

En dehors de la capitale, l'usage du vélo est plutôt bien développé, comme le signale un rapport européen (Eurobaromètre) selon lequel la bicyclette est le mode de déplacement principal pour près de 20% de la population, soit une part proche de celle des Pays-Bas ou du Danemark ! Plusieurs facteurs peuvent l'expliquer, notamment :

- l'accès tardif à la voiture n'a pas permis son développement dans les mêmes proportions qu'en Europe de l'ouest ;
- l'infrastructure routière est limitée à quelques autoroutes, on retrouve en général peu de voies rapides ce qui diminue l'effet de coupure si propice au déclin cycliste ;
- les réseaux de transports en commun urbain et interurbain sont exceptionnels, et le vélo sert encore très souvent de moyen de rabattement vers les gares routières et ferroviaires, même si l'infrastructure de stationnement laisse souvent à désirer.

Du point de vue des services au cycliste, on trouve assez aisément des commerces spécialisés dans la plupart des villes et villages. En juin dernier, un atelier d'apprentissage à la réparation et à l'entretien des vélos, Cyclonomia, a même vu le jour à Budapest, sur le modèle de celui proposé par Droit au vélo. Depuis 2010, il est question de mettre en place un réseau de vélos en libre service, mais ce projet est sans cesse retardé pour des raisons financières. Enfin, les petits Budapestois peuvent utiliser une superbe piste permanente d'apprentissage aux règles du Code de la route hongrois, et ce en toute sécurité puisqu'elle est située au cœur du Város Liget (littéralement parc de ville, photo 2), digne des plus belles réalisations néerlandaises en la matière.



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4

Reste un travail à mener au niveau de la communication, le vélo n'étant malheureusement pas encore véritablement considéré à sa juste valeur. Sa promotion est donc principalement assurée par le capital sympathie auquel des événements tels que la masse critique contribue. Forts de l'engouement actuel, il semble urgent que les pouvoirs publics s'en saisissent à leur tour pour éviter les écueils auxquels la France et bien d'autres pays occidentaux ont fait face à partir des années 50.

Sébastien Torro-Tokodi
Correspondant à Budapest de 2004 à 2006,
et observateur régulier depuis.

Chez Michel



« Chez Michel » était un café insignifiant, un rade vulgaire, un bouge infâme.

Mais LE bistrot du quartier du Mont-de-terre à Fives possédait une qualité immense à mes yeux : c'était un des rares endroits où l'on pouvait lire gratuitement le journal satirique et l'hebdomadaire irresponsable paraissant tous deux le mercredi, ainsi que celui d'actualité, indépendant et engagé du jeudi. On y trouvait en plus de l'Heurovélo quasiment toute la presse indépendante

et sans publicité. L'étudiant en architecture que j'étais y avait pris ses habitudes en s'offrant chaque fin de semaine un Martini avec une olive en compagnie de ces bonnes lectures. Ce rituel hebdomadaire était régulièrement accompagné d'une discussion sans fin avec les habitués des lieux, chacun ayant sa recette pour faire cesser la pollution, les encombrements ou les problèmes de stationnement engendrés par la circulation automobile.

Le patron de ce repaire néo-révolutionnaire était un homme sans âge, à la peau parcheminée comme le Jack Crabb de « Little Big Man » et que les clients appelaient « M'sieur O ». Il trônait derrière son comptoir, assis sur un tabouret qu'il ne quittait que pour s'installer dans l'arrière-salle qui avait dû être sous Pompidou ou Mac Mahon un PMU, une pièce de réunion ou de banquet ou bien encore le siège de quelconques assemblées générales d'associations philanthropiques.

Lorsqu'il s'éclipsait ainsi pour aller dans cette pièce, notre homme était inmanquablement accompagné d'un homme semblant porter toute la misère du monde sur ses épaules, d'une femme de noir vêtu qui semblait avoir eu un pétrolier échoué sur ses chaussures. D'autres fois, c'était un minot claudiquant, une gamine dotée d'un strabisme, un nourrisson hurlant à en perdre le souffle ou un labrador respirant comme Vador. Toutes et tous en ressortaient inmanquablement souriants et détendus. Intrigué par ce manège de marabout d'ficelle, je me risquais un jour à interroger mes compagnons de refonte du monde.

J'avais été chargé par Patrick Fabre, le président du conseil de quartier dans le cadre de mon stage de 1ère année, d'une étude sur la stèle dressée sur le parking de FCB. Cette sculpture, en forme de roue de vélo symbolisant l'unité des résistants de l'usine lors de la 2nde guerre mondiale devait être déplacée à l'occasion des travaux de requalification de cette friche urbaine pour en faire un éco-quartier dont l'artère principale passerait pile-poil sur la statue. Sauf que les anciens du quartier, dressés vent debout contre ce projet de transfert soutenaient mordicus que se trouvaient dessous les cendres des résistants en question morts en déportation. Sauf que Patrick Fabre, un grand démocrate participatif comme il se définissait lui-même lors de ses grandes diatribes en faveur des transports doux, en était à son dernier mandat après 30 ans de règne sur sa baronnie et qu'il ne voulait pas laisser ternir sa retraite par ce véritable « bâton merdeux ». J'étais là pour « apaiser le dialogue » m'avait-il dit.

M'sieur O était, pour les habitants du coin, une sorte de rebouteux à la fois confesseur et psychologue. D'après certains usagers de cette officine, il avait soigné et guéri maintes et maintes affections les plus diverses. Du furoncle aux TOC en passant par les peines amoureuses ou les problèmes d'argent, cet homme doté d'un pouvoir « magique » passait pour un demi-dieu vivant qui résolvait tous les problèmes. D'autant que les interrogés insistaient sur un point : M'sieur O ne se faisait jamais payer. Pas d'argent, pas d'avantages en nature et encore moins de faveurs ou autres. Le peu de fois où je l'avais vu quitter son antre, notre homme se déplaçait uniquement à bicyclette. Une bicyclette, que dis-je ! Une antique bécané dotée de sacoches en cuir qui avaient dû faire la guerre 14. Le vélo devait dater lui de Matusalem ou de l'invention de la roue ! Le cartésien que j'étais se devait de confondre ce qui ne pouvait être qu'un imposteur, je décidais donc de feindre une maladie et de solliciter un rendez-vous pour le lendemain avec M'sieur O.

Dès mon entrée dans la fameuse pièce du fond, le personnage me

dévisagea des pieds à la tête. Puis semblant me humer les yeux mi-clos

- Je sais pourquoi vous êtes là, me dit-il

- Vous avez déjà trouvé de quoi je souffre sans même me demander les symptômes ? répondis-je interloqué.

- À part un léger surpoids à cause des olives, de l'alcool et du manque d'exercice, vous êtes en pleine forme. Vous êtes juste venu me rencontrer, tel un Sherlock Holmes de supermarché afin de résoudre l'énigme que je suis pour vous. Mais pour ces gens que je guéris, rien ne semble bizarre. Peut-être suis-je fondu dans le décor tellement ils me font confiance. Ou alors, c'est juste le quartier qui veut cela. Saviez-vous qu'il a été construit sur un cimetière celte ? Non, vous ne le saviez pas. À l'école, on n'apprend que du rationnel. Pas à lire entre les lignes ou avec le cœur.

- Qui êtes-vous vraiment ?, risquais-je.

- Peu importe mon nom. Je suis né chemin des huiles en 1912 à l'aube de la Grande guerre. J'ai grandi à l'ombre de l'usine de Fives où mes parents travaillaient. Ils voulaient pour moi un avenir meilleur que leur existence de sueur et de larmes et m'ont envoyé à l'école puis à la fac pour y suivre des études. Je suis devenu médecin. Mais ce quartier m'appelait. Je m'y suis donc installé en 1939. À l'époque déjà, je faisais mes consultations à domicile en vélo. Celui-là même que j'utilise encore les rares fois où je suis appelé au chevet d'un mourant. Le médecin des pauvres comme me surnommaient mes confrères qui préféraient se déplacer en voiture. Puis la guerre nous a saisis. Très vite, j'ai intégré le réseau du capitaine Michel, un Anglais qui avait été parachuté afin de mener des actions de sabotage de l'usine ou des voies ferrées. Nous avons fait sauter le pont de Fives ainsi que bon nombre de machines retardant ainsi les convois militaires. Une fois, nous avons même subtilisé la paye des employés au nez et à la barbe de l'occupant afin de financer nos activités. Nos missions et nos déplacements se faisaient de nuit à vélo. Un soir alors que nous allions à une réunion à Baisieux car à cette époque les distances nous semblaient moins longues, trois d'entre nous ont été capturés par une patrouille. C'est sous la torture et les coups que deux de mes condisciples ont péri.

- Et vous ? le relançais-je après un long instant de silence pesant.

- Les nazis ont obtenu les noms des membres du réseau. Tous ont été arrêtés. Après interrogatoire à Loos, nous avons été envoyés en camps de concentration. Mes amis y sont morts. À la libération par les Américains, étant le seul rescapé, j'ai ramené un peu de mes compagnons dans une petite boîte en fer que j'ai enfouie lorsque la stèle a été dressée à leur mémoire. Cette sculpture a été fabriquée à partir d'éléments de l'église partiellement détruite.

- Ce que racontent les anciens est donc vrai, rajoutais-je.

Mon interlocuteur continua son étrange confession.

- Après la guerre, le quartier était à reconstruire. Les bombardements des Alliés avaient laissé des traces dans le paysage et surtout dans les corps et les cœurs. J'ai repris mon métier dans ce modeste café que j'ai acheté. J'ai enfourché mon vieux vélo, bien plus pratique et rapide que la voiture qui commençait à envahir les rues de la cité pour assurer mes consultations à domicile. Puis avec le temps, la plupart de celles-ci se sont faites dans ce café.

- Pourquoi vous ne vous êtes jamais fait payer ? le questionnais-je profitant d'une pause.

- Il fallait que je me rachète. Rappelez-vous, le cercle de la statue est brisé. C'est moi qui ai donné sous la torture, les noms du réseau Michel.

Quelques jours après cet entretien, j'ai rendu mon rapport à Patrick Fabre. Il en fera ce qu'il voudra. La stèle ne doit pas être bougée. J'y suggère de faire un joli rond-point comme nos politiques les affectionnent. À bicyclette, on pourra la contourner facilement. De plus le vélo, c'est bon pour la ville, la planète et ma santé comme me l'avait rappelé M'sieur O à la fin de sa consultation.

Patrick Eillum

Lille - Val de Durance. Juillet-Août 2013

LA brève de Jean

Pour compléter le dicton

« Les autoroutes sont des aspirateurs à voitures »

je rajoute « Il faudrait penser à vider les sacs-poubelle »

Dark Vador

Lettre aux hommes en costume

Chers messieurs bien mis, vos prénoms sont ici fictifs, mais les situations bien réelles.

Toi, Francis, avec ta belle chemise blanche, en route de bon matin vers le travail, tu déposais ton enfant à l'école maternelle Du Bellay, rue des Pyramides à Lille.

Ton véhicule garé sur la bande cyclable n'était que le début d'une interminable file qui faisait littéralement disparaître jusqu'au bout de la rue la bande peinte en vert marquée d'un petit vélo.

Geste contestataire, j'ai fermé ton rétroviseur côté passager lors de mon passage à bicyclette à hauteur de ta voiture (je ne fais ce geste qu'avec une certaine douceur, lorsque j'ai la certitude que le rétroviseur se fermera sans s'abîmer et qu'il suscitera une réaction des occupants qui se trouvent en général dans le véhicule).

Tu étais en fait quelques mètres derrière la voiture, et tu m'as dit quelque chose comme : « ce n'est pas très gentil, ça ! » (et tu avais bien raison), à quoi j'ai répondu : « tout comme se stationner sur la piste cyclable ! ».

Tu as clos notre bref échange par le magnifique : « mais enfin, c'est une école !!! ».

Et alors, quel rapport ?

Et toi, Jean-Michel, dans ton costume et ta berline en chemin cet après-midi-là vers une réunion peut-être, j'ai croisé ton regard souriant à l'angle des rues Brûle-Maison et d'Artois, tandis que tu arrêtais ton véhicule au feu rouge en mordant d'un bon mètre sur le sas vélo.

Enhardi par ton air bonhomme, ta vitre passager ouverte et par le fait que le feu nous laissait quelques secondes disponibles pour un peu de pédagogie cyclophile, je t'ai souri aussi depuis la bande cyclable et t'ai dit en me penchant à la vitre : « Bonjour, savez-vous que le sas au feu est réservé aux vélos, pour leur permettre par exemple de tourner à gauche de façon plus sécurisée ? ».

Tu n'as pas quitté ton air joyeux pour asséner à peu près ceci d'un ton hystérique : « Mais vous n'allez pas m'emm*** pour 20 centimètres !!? Vous êtes une procédurière, Mademoiselle, une procédurière ! Si vous voulez tourner, vous n'avez qu'à le faire ! ».

Et Jean-Michel de démarrer en trombe au vert, comme presque tous les automobilistes qui se font gronder par les cyclistes après un écart de conduite motorisée bien plus dangereux pour les seconds que pour les premiers.

Amélie Poireau

Zone de rencontre agitée

Ce jour-là je m'étais levée de mauvais poil, je n'allais rien négocier, surtout pas ma présence sur la chaussée. Après un Cormontaigne – Grand'Place sur le grand plateau, j'accroche mon vélo de l'autre côté de la place et je traverse d'un pas assuré. Un automobiliste, sans doute ignorant de l'énigmatique « zone de rencontre », me klaxonne. Je lui explique qu'il n'a pas à le faire et que j'ai la priorité. Refusant de m'entendre, il m'engueule de plus belle. Madame sort de la voiture pour m'expliquer que j'ai traversé n'importe comment et que les piétons, ça doit attendre son tour. Mal leur en a pris, je décide de ne rien céder. Pas un pouce avant de recevoir des excuses en bonne et due forme. Si un Chinois a pu arrêter un char, ce n'est pas compliqué d'arrêter une voiture Grand'Place devant tout le monde. La voiture se fait menaçante, elle promet une accélération, mais je ne bouge pas. Tous les automobilistes m'engueulent, celui que j'ai arrêté et ceux qui doivent attendre pour le doubler, mais je ne bouge pas. L'arrivée d'un groupe de policiers municipaux me donne une occasion pour arrêter le bras de fer – qui aurait pu finir mal puisque je n'allais pas céder et que l'automobiliste ne pouvait ni me présenter des excuses devant sa congénère charmée par son attitude subtilement virile, ni abandonner sa carcasse pour rentrer en métro. Les policiers municipaux ne me disent pas un mot, ils ont compris d'emblée ce qui se passait, et plutôt que de m'embêter avec une obstruction au trafic, ils vont apaiser mon automobiliste pour lui expliquer la zone de rencontre. J'espère qu'ils lui ont glissé une prune pour usage intempestif de l'avertisseur (onze euros), même si je me doute qu'ils se sont contentés de faire ce que la signalisation ne suffit pas à faire : signaler qu'on entre dans un environnement régi par de tout autres règles que celles auxquelles nous nous sommes habitués depuis trois quarts de siècle. Un malheureux panneau (jamais vu lors de l'apprentissage du code) pour aller à contre-courant de décennies de piétons qui attendent sagement leur tour au feu ? C'est peine perdue pour ceux qui n'ont pas suivi dans la presse régionale le feuilleton de la possible piétonnisation de la Grand'Place. Et c'est aux piétons de faire l'éducation des automobilistes. Ça va bien les jours où on se lève de mauvais poil, mais les autres jours il faut compter sur l'attention bienveillante des conducteurs. Tu parles d'une conquête !

Bénédicté Vélasquez

Train-train vélo !

Pendant ces congés d'été, si jamais vous avez des fourmis dans les jambes, des envies de prendre votre temps pour profiter au mieux des paysages, faire de jolies découvertes et de belles rencontres... rien de mieux que d'enfourcher sa bicyclette et



Atelier de montage sur un quai en Suède

partir sur la route pour un périple à vélo... Mais comme il est fort probable que vous n'avez pas la condition physique des coureurs pro, ou que votre chef n'a pas voulu signer une feuille de congés pour 8 semaines de suite, vous vous êtes simplement dit : « eh bien je vais m'avancer à vélo » ou « pas de problème, de toute façon je peux rentrer en train... »... Parfois l'aventure et le casse-tête administratif ne sont pas sur la route, mais plutôt sur les rails et en gare... La prochaine fois, avec les préparatifs des bagages, les petits réglages techniques et l'élaboration de l'itinéraire, n'oubliez pas de consulter et lire sur le site de l'adav l'article consacré au train et vélo : www.droitauvelo.org-Train-et-velo-

Dans les TER (trains régionaux), il n'y a aucun souci pour prendre son vélo avec soi. Des emplacements sont prévus à cet effet, les trains sont bien souvent à la même hauteur que le quai, et même à plusieurs vélos ou un vélo couché, il y a suffisamment de place... Par contre, sur les grandes lignes c'est quille ou double : c'est soit une grande ligne avec des nouveaux wagons bien aménagés (genre le Paris – Brive-la-Gaillarde) et assez bien conçus pour l'accès des vélos et PMR, soit des emplacements vélos riquiqui mal conçus (ou peut-être est-ce volontaire) sans accroche au plafond, dans lequel votre vélo gêne le passage ce qui ne plaît pas trop au contrôleur (des fois que quelqu'un se blesserait avec votre vélo dans le passage) et où il faudrait de préférence démonter son vélo...

Pour les TGV, il faut premièrement trouver un TGV qui accepte les vélos sur réservation et deuxièmement il faut souvent batailler avec d'autres voyageurs pour que le wagon vélo ne soit pas emblavé de bagages encombrants qui eux n'ont pas de réservation à 10 €...

Et (sur les grandes lignes) à l'étranger me direz-vous ? Eh bien cela dépend... En Allemagne, les trains IC (inter cités) qui acceptent les vélos font littéralement de la place aux deux roues, avec un wagon entier dédié, de l'espace et un superbe aménagement... En Italie, vous devrez démonter votre vélo sur le quai puis le mettre dans une belle housse avant de monter dans le train ! ... En Slovénie pas de grandes lignes, donc que des trains type « régionaux ». En Croatie, vous voyagerez dans un vieux wagon vide de cyclistes qui du coup est bien spacieux... En Belgique, vous paierez un supplément journalier pour votre vélo. Par contre, en Serbie, vous devrez payer un petit supplément directement au contrôleur pour votre gros bagage qui ne peut pas rester dans le couloir, et en Hongrie vous vous arrangerez avec le chauffeur pour mettre le vélo dans la locomotive... Mais pas d'inquiétude, bien souvent il y a toujours possibilité de trouver un voyage avec un ou des trains régionaux qui acceptent les vélos, sauf... en Suède. Car dans le royaume de Suède, les vélos sont tout simplement interdits dans tous les trains (grandes lignes, comme trains régionaux...) pour des raisons assez obscures... Il faut obligatoirement soit l'envoyer à la gare d'arrivée par livreur (même pas ferroviaire), soit le mettre dans un emballage dont la taille doit être la plus petite possible (pas plus grand qu'une poussette)... Puisque vous ne comptez pas abandonner votre vélo sur le quai d'une gare, il vous reste à trouver un vélociste local pour acheter une housse de transport ou lui demander un carton d'emballage de vélo, et inaugurer un atelier vélo sur les quais de la gare !

Cyr Piaton

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE ARRAGEOISE

7 mai : Réunion avec les services de la ville d'Arras qui nous présente son projet de mise en zone 30 de l'ensemble des rues qui se trouvent à l'intérieur des boulevards. Cette mesure s'accompagnera de la réalisation de nouveaux double-sens cyclables. MA (Michel Anceau), OJ (Olivier Jandot).

CUA

15 mai : Route de Béthune à Sainte-Catherine. Présentation du projet de réaménagement de la rue avec prise en compte des circulations à vélo. Plusieurs solutions sont exposées : aménagements unidirectionnels sous forme de bandes ou pistes que défend l'ADAV ou aménagement d'une piste bidirectionnelle. MA.

24 mai : Séance de remise en selle pour des employés de la CUA. JB (Junie Beaujean), OJ.

25 mai : Broc et fête du vélo

ANTENNE BÉTHUNOISE

Béthune

25 juillet : Point sur les demandes d'aménagements récurrentes de l'ADAV et l'état d'avancement des projets. DD, SG (Sabine Geneste).

SMT Artois Gohelle

23 mai : Réunion pour valider le schéma directeur cyclable et les différentes actions à mettre en place. SG.

Artois Com

3 juin : Présentation du projet de la RD 72 dans la ZI de Ruitz : aménagement d'une piste bidirectionnelle. Proposition de Droit au vélo d'élargir les entrées et sorties de l'aménagement pour faciliter les mouvements des cyclistes, de réaliser des abaissés de bordures à niveau zéro, de créer des ouvertures pour pouvoir rejoindre les voies perpendiculaires opposées à l'aménagement. DD (Daniel Dourlens), SG.

AUTRE VILLE

Hardelot

21 juin : rencontre avec les services de la ville pour définir les modalités d'une intervention de l'ADAV pour accompagner la municipalité dans sa mise en place de vélobus l'été avec les centres aérés. MA, JB.

10 et 11 juillet : Formation des animateurs des centres de loisirs à la conduite d'un vélobus. JB.

ANTENNE DUNKERQUOISE

30 avril : Intervention auprès de 14 chauffeurs de bus du réseau DK'Bus pour échanger sur la cohabitation bus-vélos. Problématique soulevée : les cyclistes qui n'utilisent pas les aménagements qui leur sont destinés. Explication délivrée : il s'agit souvent d'un problème lié à l'entretien ou à la conception inadaptée de l'aménagement. STT (Sébastien Torro-Tokodi).

14 mai : Intervention auprès de 15 chauffeurs de bus du réseau DK'Bus. Interrogations nombreuses sur le fonctionnement du futur VLS de la CUD : DK Vélos, qui sera comme à Lille géré par l'exploitant des transports en commun. Échanges sur les problématiques liées à certains aménagements cyclables. STT.

28 mai : Intervention auprès de chauffeurs de bus pour échanger sur la cohabitation bus-vélos. SG.

6 juin : Participation à l'assemblée générale de la Maison de l'Environnement, partenaire privilégié de l'ADAV à Dunkerque. Sébastien Triquet (ST).

11 juin : Intervention auprès des conducteurs. Plusieurs questions sur la cohabitation des bus et vélos dans les couloirs bus, sur l'entretien des aménagements cyclables et sur l'avertisseur de courtoisie, qui n'est pas encore généralisé à Dunkerque. STT

9 août : GTV CUD. Point sur les cyclofiches et les aménagements cyclables : pistes cyclables route de Bergues et rue de la Cunette le long du canal, marquage de la bande cyclable et interruption au niveau du croisement des 4 écluses et route de Fournes, feu spécifique aux vélos inadapté au niveau du Pôle Marine, généralisation des cédez-le-passage cyclistes aux feux les plus pertinents pour une réalisation fin 2013, préparation de l'intervention de l'ADAV lors de l'inauguration des DK Vélos le 1er septembre. ST.

1er septembre : inauguration des DK Vélo. Présence de nombreux adhérents pour rapatrier les vélos du lieu de livraison aux stations.



Inauguration des DK'Vélos de la CUD, système de vélos en libre-service

BULLETIN D'ADHESION

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

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

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

Adhésion individuelle : 14 €

Chômeur/étudiant : 8 €

Couple : 25 €

Famille : 25 € + 1 € par enfant

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

Famille monoparentale : 14 € + 1 € par enfant

Membre de soutien > 25 €

Association : 25 €

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

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

Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de € à l'ordre de l'ADAV. Je recevrai un reçu fiscal.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Profession :

Téléphone :

Courriel : @

Date de naissance :

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE LILLOISE

Lille

30 avril : Opération marquage des vélos, place des Buisses. JB.

16 mai : Réunion de préparation de la fête du vélo à Saint-Sauveur avec Lille 3000 et la ville. JB, SG.

16 mai : Opération marquage des vélos à Wazemmes.

21 mai : Point sur le projet de la ZAC Arras-Europe. Projet de créer une piste cyclable bidirectionnelle. La gestion des intersections pose problème : Droit au vélo souhaite que les cyclistes puissent rejoindre la piste depuis toutes les voies perpendiculaires par un abaissé de bordure ou un plateau, les autres partenaires trouvent que ça multiplierait les aménagements et ne sont favorables à un accès que sur les intersections principales. SG.

29 mai : Accueil d'un groupe du conseil des colégiens du Pas-de-Calais pour un parcours à vélo dans la ville. MA, SG.

4 juin : GTV. Point sur les arceaux vélo ; sur la mise en conformité des zones 30 (procédure en cours sur Moulins, Wazemmes, Petit Maroc ; travaux prévus sur le quartier de St-Maurice-Pellevoisin, quelques rues sur les quartiers Centre et Lille Sud...) ; présentation de l'état d'avancement du dossier de la Porte des Postes (analyse en cours, proposition d'un giratoire limité à 30 km/h avec des plateaux en entrées/sorties pour permettre la circulation des piétons et cyclistes sur l'extérieur du giratoire ; en partie en piste bidirectionnelle et en partie en aire piétonne sur les zones plus contraintes) ; discussion sur la nécessité de protéger certains aménagements (ex : le débouché du double-sens cyclable de la rue de Denain, de la rue de Valmy...) ; information d'un projet de création de couloir bus sur toute la longueur du boulevard Vauban/Bigo-Danel ; point sur les projets de l'avenue Willy-Brandt, la rue Javary et sur la mise en place des cédez-le-passage cycliste au feu. SG, STT.

11 juin : Opération marquage des vélos, place des Buisses. JB.

14 juin : Stand d'information dans le cadre de la journée Pass Senior, au jardin des sports. JB.

24 juin : Stand de présentation de l'ADAV au centre social Salengro de Fives. JB.

11 juillet : Réunion ZAC Arras-Europe. Il est confirmé que les accès à la piste bidirectionnelle depuis deux intersections moins importantes ne seront pas réalisés. SG.

8 juillet : Séance théorique de remise en selle à l'ESJ, afin d'inciter de nouveaux étudiants étrangers à se déplacer à vélo. JB.

25 août : Encadrement de la Rando Familles dans le cadre du Ch'ti Bike Tour. JB.

Lesquin

18 juin : Stand d'information chez Norauto, dans le cadre du PDE. JB.

Loos

5 juin : Réunion d'adhérents pour recueillir leurs besoins en termes d'aménagements et d'emplacements de stationnement vélo.

Quesnoy-sur-Deûle

13 juin : GTV. Point sur les double-sens cyclables en cours de réalisation : rue St-Vincent, rue du Gal Leclerc, rue Poincaré, rue Jeanne d'Arc (entre rues Poincaré et Belle-Croix) et la communication prévue. La rue de Comines n'est pas prévue alors que l'étude validait l'aménagement, LMCU va se renseigner sur ce point. Il est convenu qu'une fois la mise en place de ces double-sens cyclables et leur bon fonctionnement, il sera envisagé d'étudier ce type d'aménagement sur d'autres rues. Présentation par LMCU du projet d'encorbellement sur le pont. Point sur les arceaux vélos implantés suite au dernier GTV ; une quinzaine d'arceaux sont encore en stock, une visite sur le terrain pour identifier de nouveaux emplacements sera prévue. Point sur le projet d'écoquartier de l'Ange-Gardien et sur les cédez-le-passage cyclistes aux feux. JD (J. Dhellemmes), SH (S. Héron), SG.

2 juillet : Concertation sur le projet d'écoquartier de l'Ange Gardien. Échange sur les pratiques de déplacements internes et externes à la ville et sur les propositions des partenaires en termes d'aménagements de voirie, de partage de l'espace, etc. SG.

22 juillet : Repérage des nouvelles implantations d'arceaux vélo. JD, SH, SG.

Roubaix

18 juin : GTV. Analyse des projets cyclables qui doivent être réalisés en 2013 : bandes sur l'av J-B-Lebas, doubles-sens sur les rues Tassigny, Bossut, Lorrain, Sarrail et Hospice. La Ville et l'ADAV rappellent leur souhait d'un aménagement rapide sur le bd du Gal Leclerc. Analyse du projet de bandes cyclables sur l'av Motte et de mise en place du dispositif de tourne à droite sur des axes majeurs de la ville (République - Nations Unies / Jean-Jaurès - de Gaulle - Leclerc - Gambetta). MA.

Saint-André

4 juin : Intervention sur la sécurité à vélo, avec exposition et questionnaire, avec les classes de 3^e du collège St-Joseph. JB.

Tourcoing

27 mai : Réunion pour préparer la mise en place du dispositif du tourne à droite aux feux. MA.

3 juin : Réunion avec les services de la Ville pour faire le point sur les études déjà demandées lors des GTV et l'état d'avancement des différents projets. MA.

24 juin : Cotech plan climat. Réunion interne avec les services de la ville qui associent l'ADAV pour enrichir leurs réflexions en matière de mobilité active à promouvoir au sein de l'administration. MA.

27 juin : Nouvelle réunion sur le dispositif de tourne à droite. Analyse carrefour par carrefour pour valider ou non la possibilité pour les cyclistes de considérer certains feux comme des cédez le passage. MA.

Villeneuve d'Ascq

7, 14, 21 et 28 mai : Séances de vélo-école à l'école Calmette, classe de CM2. JB.

4 juin : Réunion pour faire le point sur l'implantation des arceaux précédemment demandés par l'ADAV. MA.

17 juin : Réunion de terrain pour supprimer l'enrochement qui gêne le passage sous la buse qui se trouve entre le LAM et les moulins et les barrières que l'on trouve sur la piste cyclable qui relie les rues Champollion et Jules-Guesde. MA.

21 juin : Réunion d'organisation du Challenge Mobilité organisé par la Ville du 16 au 22 septembre. Des séances de remise en selle sont prévues pour les employés des entreprises ville-nivoises et les agents de la Ville. JB.



Wasquehal

29 mai : Marquage des vélos en partenariat avec la ville de Wasquehal. JB.

30 avril : Observation des parcours vélo organisés par la Ville pour les écoliers. JB.

ABRÉVIATIONS ADAV Y ÉTAIT

AF3V : Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes
APES : Acteurs Pour une Économie Solidaire
CERDD : Centre Ressources du Développement Durable
CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement
Copil : COmité de PIlotage
Cotech : COmité TECHNique
CRESS : Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire
CUA : Communauté Urbaine d'Arras

CUD : Communauté Urbaine de Dunkerque
DSC : Double-Sens Cyclable
DNTE : Débat National sur la Transition Énergétique
ESS : Économie Sociale et Solidaire
GES : Gaz à Effet de Serre
GRACq : Groupe de Réflexion et d'Action des Cyclistes quotidiens
GTV : Groupe Travail Vélo
MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
PC(E)T : Plan Climat (Énergie) Territorial

PDSR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise
PDES : Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PRES : Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SRADT : Schéma Régional de l'Aménagement et du Développement du Territoire
VLS : Vélos en Libre Service

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE VALENCIENNOISE

Saint-Amand-les-Eaux

3 mai : Réunion animée par le bureau d'études Per4mance suite au bilan carbone de la ville sur l'écomobilité scolaire puis réunion pour faire le point sur l'avancée du diagnostic cyclable demandé par la ville. SG.

21 mai : Présentation des résultats du diagnostic cyclable réalisé sur le territoire de la ville de Saint-Amand-les-Eaux. Échanges sur les résultats. SG.

Valenciennes

8 et 9 juin : Stade du Hainaut, l'ADAV est invitée au salon de l'Environnement. Un public souvent intéressé, mais peu nombreux, est passé au stand. MFC (M-F. Chavet), NL (N. Lecomte), FG (F. Gosseau), AL (A. Le-grand).

11 juin : Réunion de préparation de Val'en cycles : point sur le déroulement de la journée, l'organisation, les besoins en matériel, la communication... AL, SG.

25 juin : Réunion concernant le partenariat avec l'office du tourisme pour Val'en cycles. L'OT est d'accord pour renouveler l'organisation de sa balade thématique le jour de Val'en cycles à 14h. Le thème reste à trouver. SG.

Valenciennes Métropole

25 février : les techniciens de Valmétropole et le bureau d'études Ingerop reçoivent l'ADAV pour la présentation du projet de rénovation du Boulevard Carpeaux à Valenciennes, un boulevard de ceinture à deux voies de circulation dans chaque sens. Le projet est présenté comme étant déjà dans sa forme définitive et ne permettant plus de corrections importantes. Il prévoit une piste bidirectionnelle, le long du

parc de la Rhônelle, entre la place Cardon et la rue Jean-Bonmarché, puis deux pistes cyclables unidirectionnelles de la rue Jean-Bonmarché à la place du Canada. L'ADAV refuse de valider cet aménagement non continu qui oblige les cyclistes à effectuer des traversées supplémentaires, chaque traversée étant une source de danger et une rupture d'itinéraire. L'ADAV, suite à cette réunion infructueuse, a envoyé un courrier à la présidente de Valmétropole et au maire de Valenciennes pour proposer deux aménagements continus et unidirectionnels, indispensables sur un tel boulevard. À ce jour nous n'avons pas encore reçu de réponse. SG, AL

21 mars : Le Conseil de Développement de Valmétropole qui réfléchit sur les problèmes liés à la mobilité, dans l'agglomération, a reçu l'ADAV pour avoir une information sur la cyclabilité dans le Valenciennois. L'ADAV a pu, avec l'aide de documents projetés sur écran, informer les participants sur les difficultés à se déplacer à vélo dans l'agglomération, un débat de deux heures s'est engagé et semble avoir convaincu les personnes présentes. Une cartographie des aménagements cyclables souhaités a été demandée à l'ADAV, ce document est en cours de réalisation. SG, AL

SIPES - SCOT

3 mai : Université de Valenciennes, réunion de concertation avec le conseil général et le bureau d'études Altermodal, avant le prochain comité technique, pour harmoniser le Plan Vélo Départemental (PVD) avec le Schéma Directeur du SCOT. Ces deux documents se précisent et il devient nécessaire de les rendre cohérents. Notre

rôle est de veiller à la prise en compte des points durs, des axes structurants et à la constitution d'un maillage qui permettra d'avoir un réseau cyclable continu en urbain et interurbain. MA, AL. 15 mai : Ateliers pour élaborer sur chaque territoire (Communautés d'agglomérations de la Porte du Hainaut et de Valenciennes Métropole) un schéma cyclable et échanger sur la gouvernance de la réalisation de ces aménagements. AL, SG. 21 mai : Cotech sipes 27 mai : Comité de pilotage pour le SCOT. Priorité : tripler le kilométrage d'aménagements, définir un budget spécifique, résorber les points durs et développer le stationnement, assorti d'une bonne gouvernance pour voir ces points aboutir. AL, SG.

SITURV

23 mai : Réunion PDU : phase 3 - propositions d'actions sur la thématique «réseau routier et infrastructure». AL, SG.

30 mai : Réunion PDU : phase 3 - propositions d'actions sur la thématique «transports en commun et modes alternatifs». Demande de voir appliquer le schéma directeur cyclable défini dans le cadre du SCOT. AL, SG.

6 juin : Réunion PDU : phase 3 - propositions d'actions sur la thématique «Centre de Valenciennes». AL, SG.

Conseil de développement des deux agglomérations

21 mai : Atelier sur la transition énergétique, plusieurs thèmes dont la mobilité. Le vélo doit trouver sa place comme moyen de déplacement urbain et les aménagements nécessaires à son développement doivent être réalisés. JD (J. Darque), NL, AL.

AUTRES

AF3V

29 avril : À la demande d'un adhérent, réunion pour évaluer l'implication potentielle de l'association dans l'organisation d'un séminaire régional ou national liant santé et vélo. MA, PD, EM (E. Macke), YP (Yannick Paillard), LP (Laurent Plancke), STT.

2 juillet : Réunion avec les bénévoles de l'atelier pour l'organisation de l'aménagement du nouveau local (prévu pour septembre) en vue de la réouverture.

MRES

4 mai : Participation à l'assemblée générale de la MRES qui s'est déroulée à Zuydcote. ST

Openstreetmap

24 mai : Réunion organisée par Cléo-Carto (notre partenaire dans l'élaboration de la carte collaborative) avec d'autres structures dont la MRES et l'APES afin de voir quels services pourraient être mutualisés afin de réduire les coûts de développement et de maintenance. PP (Philippe Pary), STT.

10 juin : Point sur les retours avec nos confrères belges du GRACq. PP, STT.

12 juillet : Rencontre en Belgique avec nos confrères du GRACq pour présenter les dernières avancées et imaginer des collaborations. PP, STT.

29 août : Réunion avec la CUD pour imaginer des pistes de collaboration, qui passerait notamment par l'ouverture des données à intégrer à la carte. PP, STT.

CEUX VÉLOCISTES OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS

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

Vélo & Oxygen

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

Capsulkes Cyles

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

Ride On

689 rue du Pont de pierres
Béthune
03 21 64 02 51. -5% et -10%

Sport'Dep

931 av du gal de Gaulle
Bondues
03 20 30 72 90. -5% et -10%

Pro Cycles 62

876 avenue de la Libération
Bruay la Buissière
03 21 53 52 58. -10 %

KICK 59

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

Arcelon Cycles

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

Cycles Lesaffre

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

Speed Cycles - Jean Lebas

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

Vanderdonck Fontaine

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

Lambert Cycles

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

Cycles Wypelier Huygen

2 bis place de la Cessoie
Lambert
03 20 40 73 20 -10 %

Cycles Lecolier

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

Mes Vélos Hollandais

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

Villavélo

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

Cycles Verbrugghe

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

Cycles Fallet

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

Scoutenville

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

NOUVEAU : Une cordonnerie fera désormais partie de cette rubrique puisqu'elle assure la copie des clés d'antivol de roue arrière (de série sur les vélos hollandais) : La Clé des Halles, 178 rue Nationale à Lille. Tél. 03 20 57 29 94. Remise de 10% aux adhérents.

L'ADAV Y ÉTAIT

CENTRE RESSOURCE RÉGIONAL EN ÉCOMOBILITÉ

ÉCOMOBILITÉ → 

30 avril : PDES. Présentation de projets liés à l'écomobilité auprès de volontaires d'Unis-cité à Dunkerque, sollicités par la ville de Grande-Synthe. Des partenariats pourraient être noués sur différents sujets en collaboration avec la Maison de l'Environnement à la rentrée de septembre.

3 mai : Participation aux ateliers de révision du SRADT sur les capacités du territoire en termes d'adaptation au changement climatique et pour réintroduire la biodiversité. DNTE. Thème : quelle sobriété pour quelle efficacité énergétique ? Évaluation des pistes de réflexion au regard de la facture énergétique de la France qui atteint 70 mds d'euros par an.

6 mai : Rencontre avec le président de l'association Le Grand Huit qui vise à promouvoir les modes actifs par le biais ludique, et travaille à la réalisation d'un logiciel permettant le calcul des émissions en GES lors d'événements afin de sensibiliser les publics à des pratiques de déplacement plus sobres, Éco rassemblement.

7 mai : PDES. Préparation de la 2e rencontre sur l'écomobilité scolaire coordonnée par Lille Métropole à destination des communes intéressées par la thématique, dans le but de mobiliser et mutualiser les moyens.

13 mai : PDES. Rencontre avec les services du département et deux structures qui interviennent en milieu scolaire (adateep, prévention routière) pour envisager une approche commune et des synergies.

DNTE. Réunion de préparation du débat qui sera organisé par la MRES. Animation d'un atelier sur les transports.

15 mai : DNTE-MRES. Animation d'un atelier portant sur les déplacements. Pistes d'actions nationales visant à promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle, dont des mesures sur la fiscalité écologique et sur l'adaptation des codes de l'urbanisme et de l'aménagement aux nouvelles mobilités.

21 mai : PRES. 1e réunion regroupant les différents partenaires œuvrant dans le domaine de la mobilité en région. Proposition d'actions ayant pour objectif des nouvelles pratiques de la part des étudiants et des personnels des universités de la région.

23 mai : PDES. Réunion entre les trois communes de l'Agenda 21 du Val-de-Marque (Anstaing, Tressin et Willems) sur le thème de la mobilité. Nombreuses propositions en faveur des modes actifs et notamment l'écomobilité scolaire. Questionnements sur la possibilité de combiner les abonnements V'lille longue durée et en libre service.

27 mai : PCT Lille Métropole. Création d'un sous-groupe Mobilité durable au sein de l'équipe d'organisation du World Forum qui se tiendra à Lille courant octobre pour imaginer des événements qui inciteraient le public à découvrir les modes alternatifs à la voiture individuelle.

28 mai : DNTE Calais. Intervenant en binôme avec une représentante du CETE Nord-Picardie lors d'un débat animé par M. Pierre Radane sur les enjeux liés à la mobilité sociale et la nécessité d'adapter le territoire à d'autres modes que la voiture.

29 mai : Participation à une conférence organisée par le CERDD à l'ENTE de Valenciennes sur le thème : SRCAE/SCoT = quelles synergies ?

30 mai : PDES. Point sur le 2nd séminaire organisé dans le cadre de l'étude action sur l'écomobilité scolaire en région avec pour objectif de déterminer une stratégie commune aux différents partenaires.

1er juin : MRES-CERDD. Débriefing du temps de qualification des associations aux enjeux climatiques du 12 avril et préparation d'une deuxième rencontre programmée au 27 juin.

4 juin : PDES. Réunion organisée par Lille Métropole à l'attention des communes pour mutualiser les connaissances et expériences en matière d'écomobilité scolaire.

Travail en groupes pour proposer des solutions communes aux difficultés rencontrées.

4 juin : PDES. Présentation des plans de déplacements au principal du collège P.-Éluard de Cysoing à l'initiative d'un parent d'élève qui souhaite permettre aux élèves de se rendre à vélo à l'établissement pour gagner en autonomie. Un vaste plan d'actions pourrait être intégré au projet pédagogique en impliquant une classe de 5e et des enseignants.

5 juin : PDES. Lancement d'un club pédagogique par l'association Les P'tits Débrouillards, dont la mobilité sera une dominante par le biais de la transition écologique.

6 juin : PDES-PCT. Point sur les projets en cours avec l'équipe du

CPIE et l'animatrice du PCT du Pays de Sambre-Avesnois afin de voir quelles actions pourraient être mises en place avec l'appui du Centre ressource.

11 juin : Éco-événements. Intervention de l'association Le Grand Huit pour présenter le logiciel Éco-rassemblement et point sur l'actualité en région. La CRESS, en charge de l'animation du collectif, présente le site eco-evenements-npdc.org actualisé.

11 juin : PCT CUD. 1er rendez-vous avec l'animateur du PCT qui présente les avancées sur la mobilité. Travail sur la labellisation Cit'Ergie attribuée par l'ADEME sur différents axes dont l'aménagement du territoire.

12 juin : Proposition de collaboration par I-Trans au projet de plateforme I-Viatic qui vise à soutenir des projets innovants et solidaires en matière de mobilité.

13 juin : PDES. Copil sur l'étude-action en cours avec le bureau d'études Altermodal dans la perspective de stratégie commune à la région pour démultiplier les projets d'écomobilité scolaire. La difficulté de trouver un interlocuteur de l'Éducation nationale persiste. Finalisation du prochain séminaire destiné aux acteurs du territoire.

18 juin : PDES. Préparation de l'atelier animé en binôme avec un chargé de projet d'Altermodal pour une co-construction de la stratégie avec les participants au séminaire.

21 juin : ADEME-Région. Bilan à mi-parcours de la mission avec nos partenaires principaux. Avancées notables sur la structuration du réseau régional des acteurs de l'écomobilité scolaire. Nécessité de préciser les attendus de la mission à destination des collectivités concernant les PCT.

25 juin : PDES. Collège de Pernes dans le Pas-de-Calais. Réunion avec des représentants du département dans le cadre d'un projet de restructuration de l'établissement, en lien avec l'aménagement des infrastructures à proximité pour une meilleure prise en compte des modes actifs.

27 juin : MRES-CERDD. 2e atelier du temps de qualification pour les acteurs de l'EEDD.

27 juin : Agenda 21 Val-de-Marque. Concerne les communes de Anstaing, Tressin et Willems, accompagnées par un bureau d'études pour faire des propositions d'actions dans le cadre du travail de mutualisation soutenu par Lille Métropole. Volet mobilité et solidarité retenu comme prioritaire.

28 juin : PDES. 2nd séminaire proposé par Altermodal dans le cadre de l'étude-action régionale portant sur l'écomobilité scolaire. Une trentaine de participants relevant de différents types de structures (collectivités, associations, parents d'élèves) répartis en deux ateliers pour travailler à la fois sur les relations entre acteurs et sur la nécessité de réseau pour faciliter les échanges et le retour d'expériences.

2 juillet : Présentation par une représentante de l'IDDR (Institut du Développement Durable et Responsable) d'un outil d'aide à la décision en matière d'éco-quartiers à la réalisation duquel le centre ressource a contribué. Actuellement en expérimentation.

3 juillet : Rencontre avec le bureau d'études Verdi missionné par la CASO (Communauté d'agglomération de Saint-Omer) dans le cadre de leur PDU volontaire.

4 juillet : PDES. Rencontre avec un parent d'élèves de Lambersart qui souhaite mettre en place des actions d'écomobilité scolaire sur l'école de ses enfants.

4 juillet : PDES. Collège P.-Éluard de Cysoing. Rencontre avec le principal de l'établissement, deux enseignants et un parent d'élève pour préciser les potentialités d'un travail avec les élèves de 5e sur la mobilité.

11 juillet : CERDD. Échanges avec le coordinateur du programme Territoires et Urbanisme durable sur les attentes des collectivités en matière de conseils en mobilité.



29 avril : Réunion sur le contrat de territoire de l'arrondissement de Lille - enjeux et objectifs. SG.

7 mai : Point sur les projets cyclables liés au contournement de Borre - Pradelles et au doublement de la RD 700 entre Villeneuve d'Ascq et Hem. MA.

14 mai : Journée d'étude de différents projets cyclables de l'arrondissement de Lille. Projet de pistes cyclables sur le contournement de Wavrin ; étude du projet d'une piste cyclable bidirectionnelle à Ronchin permettant le franchissement de l'A1 et des voies ferrées sur la rue Sadi-Carnot ; étude du projet de bandes cyclables sur le bd Industriel à Tourcoing ; présentation d'un projet de bandes cyclables sur la RD 57 entre Verlinghem et Saint-André ; nouvelle étude du projet d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la RD 141b entre Radinghem et Escobecques ; étude du projet d'aménagement de la rue Jean-Jaurès à Villeneuve d'Ascq et de la rue de la Couture qui traverse la zone de la Pilaterie. MA.

17 mai : Forum de synthèse des Ateliers Citoyens du Nord, avec intervention d'un représentant de l'ADAV à la tribune pour évoquer les changements nécessaires à une meilleure prise en compte des cyclistes dans la circulation. MA, PD, OD (Olivier Dutel), AL, STT.

11 juin : Conseil Cantonal de Concertation. Sur la situation des jeunes de 18 à 25 ans en difficulté et les Contrats de territoire. Un des enjeux de ces contrats est la mobilité, l'ADAV a déposé une fiche projet sur une Voie Verte qui pourrait relier Valenciennes à Wargnies-le-Grand et se prolonger vers Maubeuge.

20 juin : Présentation d'un projet cyclable sur la route de Feignies à Maubeuge. MA.

22 juillet : Étude du projet cyclable de la rue Jean-Jaurès (entre Mons-en-Barœul et le bd de l'Ouest) à Villeneuve d'Ascq. MA.



19 juin : Réunion de travail pour étudier les modalités d'une convention triennale entre l'ADAV et la Région. MA.

26 juillet : Nouvelle réunion de travail pour finaliser le programme d'actions proposé par l'ADAV et susceptible d'être inscrit dans le cadre d'une convention de partenariat. MA.



13 mai : Rencontre entre les services du Département, l'ADAV et deux structures qui interviennent en milieu scolaire (adateep, prévention routière) pour envisager une approche commune et des synergies. MA, STT.

17 mai : Étaples, lancement du programme européen I3VT visant à développer le réseau de voies vertes et de véloroutes. MA, DD.

24 mai : Présentation du projet de rocade sud d'Arras. MA.

29 mai : Accueil à Lille d'un groupe du conseil départemental des collégiens. Encadrement d'un circuit-découverte des aménagements cyclables. MA, SG.

27 août : Réunion de préparation de la semaine de la mobilité : intervention en collège, séance de remise en selle pour les agents du CG62 à Calais et marquage des vélos sur la voie verte du Bassin Minier. JB.

23 mai : Réunion avec les services de LMCU et du CG 59 sur les projets cyclables de la rue Jean-Jaurès (entre les stations de métro les Prés et Jean-Jaurès) à Villeneuve d'Ascq et de la RD 952 entre Hem et Forest-sur-Marque avec réutilisation de l'emprise ferrée. Pour la rue Jean-Jaurès, l'ADAV demande des aménagements unidirectionnels et une piste bidirectionnelle sur le giratoire Saint-Ghyslain. MA.

31 mai : Réunion de diagnostic By-Pad, méthode d'évaluation sur la prise en compte du vélo dans les agglomérations. LMCU se distingue par sa qualité de concertation avec les usagers mais souffre d'un manque de services autour du vélo. MA.

31 mai : Réunion micro PDU Bois-Blancs, Marais, Mont-à-camp, présentation du diagnostic. SG.

4 juin : Comité des usagers des services V'ille.

11 juin : Réunion de travail avec les services de LMCU pour le traitement des écluses sous la forme de balisettes avec des by-pass pour les vélos. Une fiche méthodologique à l'attention des services est réalisée pour que les rétrécissements ponctuels soient à l'avenir dotés de by-pass. MA.

25 juin : Copil sur le micro PDU de Croix Wasquehal. L'ADAV rappelle ses priorités aux élus des communes. MA.

26 juin : Cotech de l'étude « vers une métropole cyclable » qui doit permettre à Lille Métropole de répondre aux objectifs du PDU à l'horizon 2020. MA.

27 juin : Nouvelle réunion sur le projet d'aménagement de la rue Jean-Jaurès à Villeneuve d'Ascq. Présentation d'un projet d'aménagement cyclable qui répond aux attentes de l'ADAV avec suppression des entrées/sorties tangentielles sur l'autoroute, création de pistes et bandes unidirectionnelles, suppression du terre-plein central et création d'une piste bidirectionnelle sur le giratoire Saint-Ghyslain. MA.

27 juin : Comité de pilotage sur le micro PDU Bois-blancs, Marais, Mont-à-camp.

Présentation du diagnostic et de la suite des opérations. SG.

4 juillet : Réunion sur le projet d'aménagement de la porte des Postes. Présentation du plan avec la matérialisation de plateaux au niveau des traversées et la matérialisation d'une circulation cyclable sur l'extérieur du giratoire en partie en piste bidirectionnelle et en partie en aire piétonne. Des démarches doivent être entreprises pour récupérer des emprises au niveau de la station Total, une nouvelle émergence du métro doit être réalisée. La ville et Droit au vélo valident ce principe d'aménagement. Droit au vélo demande à ce que les accès au giratoire, pour les cyclistes qui le souhaitent, soient maintenus et renforcés. SG.

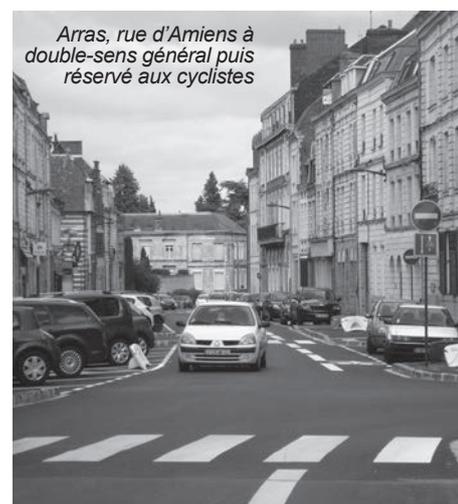
6 août : Réunion sur la mise en place du dispositif de tourne à droite à Roubaix. Étude carrefour par carrefour pour valider les feux qui seront concernés. Le dispositif doit être mis en place en 2014 à Roubaix. MA.

UTLS (Unité Territoriale Lille – Seclin)

20 juin : Réunion pour améliorer la circulation des cyclistes sur le boulevard de la Liberté au niveau de l'intersection avec le bd Vauban. Droit au vélo propose de revenir à l'aménagement précédent avec un temps de feu spécifique au couloir bus/vélo, cette proposition n'est pas envisageable car elle pénaliserait le bus par rapport à la situation actuelle (temps de vert plus long actuellement). Un compromis est trouvé en prolongeant la bande cyclable pour ensuite amener les cyclistes qui le souhaiteraient à emprunter le trottoir pour traverser la façade de l'Esplanade en parallèle du passage piéton. Ceux qui souhaiteraient utiliser le couloir bus ou rester dans la circulation le pourront également. SG.

UTRVA (Unité Territoriale Roubaix – Villeneuve d'Ascq)

30 mai : réunion UT/UC. Étude de différents projets : zone 30 et double-sens cyclable rue du Haut-Vinage à Wasquehal ; double-sens rue des Ogiers à Croix ; double-sens rue du Petit-Tournai à Wattrelos... MA.

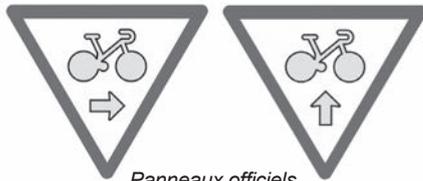


Arras, rue d'Amiens à double-sens général puis réservé aux cyclistes

Le cédez-le-passage cycliste au feu arrive dans la métropole lilloise

Cet été, les premiers tourne-à-droite aux feux tricolores destinés aux cyclistes (appelés aussi « Cédez-le-passage cycliste au feu ») vont être mis en service à Lille. Depuis 2012, de nombreuses villes ont déjà équipé des carrefours de ce dispositif : Strasbourg, Bordeaux, Toulouse, Dijon, Valence, Quimper, Douai, Dunkerque...

En présence des panneaux réglementaires, il sera possible au cycliste de tourner à droite au feu rouge, ou de continuer tout droit (carrefours en T).



Panneaux officiels

Cette disposition est rendue possible par un article du décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 (voir encadré).

Ces tourne-à-droite seront installés sur deux grands axes (Faubourg de Béthune – Saint-Maurice-Pellevoisin dans un premier temps, puis

Bois-Blancs – Fives), point sur lequel Droit au vélo avait insisté pour une meilleure lisibilité du dispositif, tant pour les cyclistes que pour les automobilistes.

Évidemment, de nombreux grincheux vont s'indigner : « Les cyclistes ne respectent rien ; déjà qu'ils avaient le droit de prendre les sens interdits, maintenant, ils vont pouvoir griller les feux, c'est vraiment du grand m'importe quoi !... ».

Précisons donc qu'il ne s'agit pas de griller les feux rouges : le cycliste doit céder le passage aux piétons et véhicules passant au vert.

Rappelons aussi les points suivants :

- Les sens interdits ont pour la plupart été installés pour permettre une plus grande vitesse des véhicules ainsi que leur stationnement sur la chaussée ; premiers pénalisés : les cyclistes (insécurité, allongement du trajet).
- Les feux tricolores permettent de réguler le trafic, certes, mais aussi d'autoriser des vitesses excessives (vert : je fonce !). Là aussi, le cycliste est lésé : arrêts fréquents, mise en danger aux intersections. Pour mémoire, au début du xxe siècle, la vitesse des véhicules était à Lille limitée à 12 km/h (!), et même les coureurs du Tour de France qui traversaient la ville lors de l'étape Metz-Dunkerque devaient s'y conformer !

Les mesures récentes (double-sens cyclable systématique dans les zones 30, tourne-à-droite) ne constituent donc pas un privilège accordé aux cyclistes, mais plutôt le début d'une reconquête. Contrairement aux idées reçues, elles ne sont pas dangereuses, mais, en favorisant davantage les déplacements à vélo, contribuent à une circulation urbaine plus apaisée.

Lille Métropole a édité une fiche « Le nouveau Cédez-le-passage pour les cyclistes au feu rouge ». Ce document est disponible au local de l'association, 23 rue Gosselet. On pourra aussi consulter la fiche « Cédez-le-passage cycliste au feu rouge » éditée par le CERTU en décembre 2012 et disponible sur son site :

<http://www.certu-catalogue.fr/> (rubrique Téléchargements gratuits).

Benoît Cousin

Triple inauguration à Lomme

Après avoir inauguré l'abri à vélos situé près de la station de métro Maison des enfants, Patrick Kanner, président du département du Nord, Eric Quiquet, vice-président de LMCU chargé des transports, et Roger Vicot, maire de Lomme, ont emprunté des V'Lille tout neufs. C'est avec Yves Durand, député et ancien maire de Lomme et Didier Manier, premier vice-président du conseil général chargé des transports qu'ils se sont rendus au pont Jules-Guesde. Il n'en fallait pas moins pour inaugurer l'aménagement de ce pont emblématique, lien entre les deux grands quartiers de Lomme : Le Marais et Délivrance. C'était un fait reconnu de tous, ce pont était très dangereux pour les adeptes des déplacements doux.

C'est en 2008 qu'une première « ascension »

du pont est proposée par les écologistes pour dénoncer les dangers encourus par les piétons et les cyclistes qui l'empruntent. À l'automne 2008 et au printemps 2009, plusieurs ascensions suivront, avec des citoyens et riverains, de plus en plus nombreux et avec le soutien de l'ADAV.

De jour, de nuit, sous la pluie et dans le brouillard, bientôt relayé par la télévision et la presse écrite, le problème s'impose comme incontournable. Le conseil général du Nord décide alors de faire réaliser les aménagements et vote les crédits nécessaires.

Au printemps 2012, une première séquence de travaux permet l'élargissement d'une voie réservée «piétons - cyclistes» sans modification des passerelles qui enjambent les voies. Pendant l'été 2012, des études complémen-

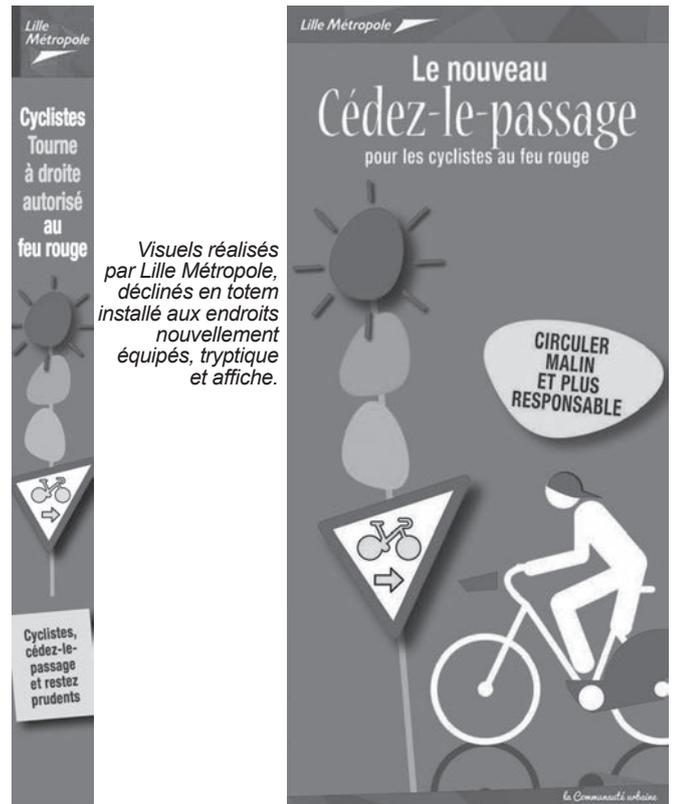
taires révèlent une difficulté supplémentaire pour les passerelles qui nécessitent une nouvelle séquence de 9 mois de travaux, avec renforcement du pont et construction d'une passerelle de 100 m de portée.

C'est donc au printemps 2013 que ce nouvel aménagement est proposé aux piétons et cyclistes. Il apporte confort et sécurité aux usagers même s'il y a encore un effort à faire pour la signalisation au niveau des accès de cette voie réservée (giratoires).

Pour clôturer cette série d'inaugurations, c'est la station V'Lille de la mairie que les officiels ont pu découvrir. La veille, les habitants ont manifesté leur satisfaction en organisant une ultime ascension du pont.

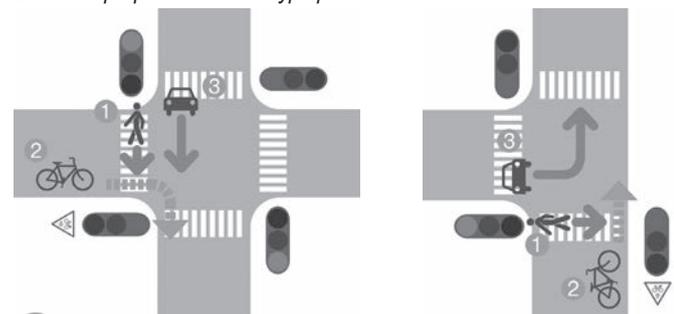
Vincent Dhélin et Christophe Herlin

La campagne de Lille Métropole



Visuels réalisés par Lille Métropole, déclinés en totem installé aux endroits nouvellement équipés, tryptique et affiche.

Schémas proposés dans le tryptique :



- 1 PIÉTONS** : Quand le feu piéton est vert, je peux traverser. Je reste prioritaire vis-à-vis des cyclistes.
- 2 VÉLOS** :
CARREFOUR EN «+»
 À l'approche du panneau, je ralentis. Je cède le passage aux piétons et aux véhicules avant de tourner à droite.
CARREFOUR EN «T»
 À l'approche du panneau, je ralentis. Je cède le passage aux piétons et aux véhicules avant de continuer tout droit.
- 3 TOUT VÉHICULE** : Le feu est vert, j'avance.

