



# Journal dérailleur l'heure vélo n°75

**FÊTES DU VÉLO  
À ARRAS ET  
LILLE  
LES 24 ET 31  
MAI**

Jun  
2014

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

ÉDITORIAL P2

ATELIER P2

SYSTÈME VÉLO P3

DOSSIER SÉCURITÉ P4-5

HOMMAGES P6

BALADE P7

VOYAGE P8

L'ADAV Y ÉTAIT P10

*dans les antennes*

*dans les institutions*

*Les vélocistes partenaires*

AGENDA P16



**Hommage**

**Benoît Cousin, président de  
2005 à 2011, nous a quittés**

À vélo, chacun a une vision de la sécurité de manière très personnelle : certains rouleront sur le trottoir sans se soucier de l'habitant qui sort de chez lui, tandis que d'autres n'hésiteront pas à faire un long détour pour circuler tranquillement.

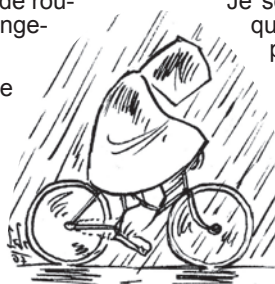
Sur un itinéraire bien plus sécurisé, des cyclistes vont éviter de rouler dans les couloirs réservés aux bus, les trouvant trop dangereux.

Tous différents, nous circulons de manière très personnelle face à des situations inconfortables.

Heureusement, ils sont nombreux à suivre les conseils de l'ADAV sur les questions d'éclairage et de cadenas...

Fin mars nous avons élu nos conseils municipaux et conseillers communautaires, gageons que ceux-ci sauront donner raison à une politique pacifiée du partage de la voi-

rie, limiter l'espace public dédié à la voiture, agir vers une circulation apaisée des véhicules automobiles et se mobiliser sur le code de la rue favorable aux modes doux et actifs, alternatif au tout voiture ! À suivre...



Je souhaite dire deux mots à notre ami Benoît qui nous a quittés en ce début de printemps, il est parti pour de grands paysages comme il les aimait. Benoît aimait faire des blagues dans notre journal des railleurs. Il avait ainsi annoncé le départ de Lille d'une course cycliste en V'lille ainsi qu'une subvention du Qatar pour améliorer l'ordinaire de l'ADAV.

Benoît : tu étais un cycliste hors pair.

**Philippe Delrue**, président

## ATELIER

### Atelier cherche gentils accueillants !

Vous avez envie de donner un coup de main à l'atelier lillois d'aide à la réparation, mais vous n'êtes pas forcément un pro de la mécanique vélo ? Ça tombe bien, nous recherchons des bénévoles pour assurer l'accueil de l'atelier ! Rien de très compliqué, il suffit d'expliquer son fonctionnement et d'inscrire les participants. N'hésitez pas à nous contacter pour plus d'infos.

L'atelier est situé au 41 rue Eugène Jacquet à Lille. Il est ouvert tous les mardis soirs de 18h30 à 20h30 et les premiers samedis du mois de 10h à 12h.

**Chloé Grépinet**



Inauguration de l'atelier lillois le 20 janvier dernier, : nombreux adhérents, journalistes et élus présents.



### Les effets pervers de l'atelier-vélo

S'il est difficile de contester l'impact positif de l'atelier sur le nombre d'adhérents, je déplore certains effets pervers découlant de son activité.

Le premier est d'inciter les personnes à continuer à rouler avec des vélos dont les freins seront toujours moyennement efficaces. Je fais allusion aux vélos équipés de freins à patins et de jantes acier datant généralement des années 80. Ces freins, par temps de pluie, perdent facilement 50% de leur efficacité. Les utilisateurs de ces vélos ont beau me dire qu'ils tiennent compte du phénomène et roulent moins vite par temps humide, en cas d'urgence, ils ne pourront, selon les cas, soit éviter l'accident, soit en limiter les conséquences.

Le deuxième est qu'une proportion de cyclistes tient le raisonnement suivant :

« Je risque moins de me faire voler mon vélo si celui-ci est de faible valeur. ».

Ils adoptent donc « valeur réduite du vélo » qui entraîne « petit budget sur l'antivol » et implique « petit budget à l'entretien ».

Si le recours à l'atelier leur permet, sauf gros pépin, d'entretenir correctement leur vélo, rien ne les incite à se munir d'un antivol correct.

En cas de vol de vélo réparé dans l'atelier, il faut aussi admettre que l'action de l'ADAV pour la mise en service du local, la présence de salariés et l'aide éventuelle apportée par le bénévole n'auront pas servi à grand-chose.

Le troisième découle du deuxième et peut laisser penser (à tort) aux non-initiés désirant adopter le vélo comme mode de déplacement qu'utiliser un vélo de faible valeur est une bonne méthode de lutte contre le vol.

Ce comportement est nettement moins fréquent chez les utilisateurs de vélos hollandais avec vitesses dans le moyeu pour la simple et bonne raison que ce vélo a généralement bien plus de valeur.

Pour rappel, le vol se produit bien plus facilement si l'antivol n'est pas ou mal utilisé (un vélo sur deux est volé dans une propriété privée) ou est de mauvaise qualité (même s'il n'existe pas d'antivol indestructible).

Vice-président  
Chargé des relations avec les adhérents.

**Jean Dewavrin**

# La modération de la circulation automobile, pierre angulaire d'une politique de ville cyclable

Tous les cyclistes urbains ou presque réclament des aménagements cyclables. Et si ce n'était pas ce qu'il y a de plus efficace pour favoriser l'usage du vélo en ville ? Et s'il valait mieux d'abord modérer la circulation automobile, sa vitesse et son volume ? C'est ce que nous apprend, en effet, l'histoire du vélo urbain.

Entre 1950 et 1975, la motorisation fait partout s'effondrer la pratique du vélo, y compris aux Pays-Bas. Quand la crise de l'énergie de 1974 arrive avec le quadruplement des prix du pétrole, l'Europe se souvient alors que la petite reine a sur ce plan quelques vertus. Au cours des années 1970, les manifestations à vélo se multiplient partout et les premières associations de cyclistes urbains apparaissent et s'organisent.

Mais le contexte n'est pas limité à ces questions d'énergie, ni au seul vélo, loin s'en faut. C'est l'automobile elle-même qui est contestée. Dès les années 1960 des voix s'élèvent pour dénoncer la montée des accidents et les nuisances qu'elle provoque : congestion, bruit et pollution. Puis Mai 1968 et des mouvements de protestation similaires ailleurs sont l'occasion de fustiger ce symbole de la société de consommation. Enfin, en 1972, le rapport du Club de Rome révèle à l'opinion combien elle contribue au gaspillage des ressources planétaires.

Dans les régions les plus anciennement urbanisées – les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Italie du Nord... –, les populations se révoltent contre l'automobile qui détruit l'urbanité des villes. Pour que les enfants puissent continuer à jouer dans la rue ou aller seuls à l'école et à leurs activités, elles réclament des rues calmées dans les quartiers, la suppression du trafic qui les traverse, la réduction drastique des vitesses et la limitation du stationnement. Pour donner une idée du niveau de la contestation, une des plus importantes associations néerlandaises s'appelle « Halte au meurtre des enfants » (Stop de Kindermoord).

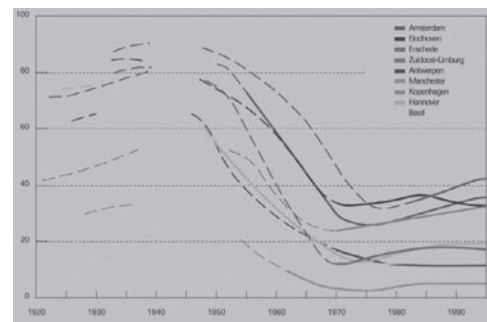
C'est ainsi qu'au début des années 1970, à Delft aux Pays-Bas, sont expérimentées les premières « cours urbaines » : les trottoirs sont supprimés, des arbres et des jeux occupent le milieu de la rue et les voitures roulent au pas. Le succès est immédiat, mais face au coût élevé de ces aménagements – il faut refaire toute la rue – les urbanistes inventent les rues

limitées à 30 km/h avec des dos d'âne, des écluses ou des carrefours surélevés tous les 50 m.

L'Allemagne s'empare rapidement de ces innovations et propose, vers 1976, le concept de Verkehrsberuhigung qui veut dire littéralement « trafic calmé » et que nous avons traduit, en France, par l'expression « modération de la circulation ». Dès les années 1980, trois générations se succèdent. Aménager des « rues 30 » n'a en effet pas grand sens. Pour plus de cohérence, il vaut mieux créer des « zones 30 » centrées sur un quartier. Et pour rendre le tout vraiment compréhensible, il faut imaginer des « villes 30 » où toutes les rues sont calmées sauf les grands axes limités à 50 km/h quand la circulation domine. Les pays scandinaves, la Suisse et la Flandre suivent progressivement.

Au même moment, à partir de 1975, dans ce contexte de crise énergétique et de recherche d'alternatives à l'automobile, les populations se sont spontanément remises au vélo, sans qu'aucun aménagement ne les y incite. Dans toute l'Europe – aux Pays-Bas, en Allemagne, au Royaume-Uni, en France... – la pratique remonte de façon significative d'environ 20 à 30 %. C'est ensuite que les politiques de modération de la circulation qui se développent en Europe du Nord parviennent à conforter cette pratique. Et c'est enfin sur les grands axes, et là seulement, que sont créés (ou rénovés), au cours des années 1980-1990, des aménagements cyclables de type bandes, pistes ou couloirs bus-vélos. La part des déplacements à vélo sur l'ensemble des déplacements, y compris la marche, double ou triple, et parfois plus. Berlin (3,6 millions d'habitants) passe ainsi de 2 % de part modale vélo en 1974 à 15 % aujourd'hui !

En Italie du Nord, le processus est semblable. Dans toutes ces villes magnifiques, qui se sont développées pendant la Renaissance, l'urgence est de préserver leur urbanité des nuisances du trafic automobile. La solution imaginée pour la première fois par Ferrare, dès la fin des années 1960, consiste à interdire carrément les centres-villes historiques au trafic automobile en créant des « zones à trafic limité » aux seuls ayants-droits (habitants, livraisons, taxis, services d'urgence...), soit 20 % seulement du trafic initial. Résultat : la pratique du vélo qui commençait à renaître en est vivement confortée et s'envole (27 % de



part modale à Ferrare aujourd'hui). Tout cela, au départ, sans aucun aménagement cyclable.

En France comme au Royaume-Uni, nous avons raté le tournant de la modération de la circulation. La pratique du vélo qui connaît une réelle remontée dans les années 1970 retombe au cours des années 1980, faute d'encadrement suffisant de la circulation. Les villes françaises sont alors préoccupées par la décentralisation – suite aux lois de 1982 – et par la relance des transports publics longtemps laissés en déshérence. Le retour du tramway dans de nombreuses villes concurrence d'abord directement le vélo, mais contribue aussi à calmer le trafic et favorise finalement l'usage de la bicyclette dans les années 2000, comme on le voit clairement à Strasbourg, à Grenoble ou à Nantes. Les systèmes de vélos en libre service ne relancent d'ailleurs jamais la pratique, mais l'accompagnent et l'accélèrent.

Bien sûr, les aménagements cyclables sont nécessaires sur les grands axes, mais ils sont inutiles, chers et compliqués à mettre en œuvre au sein des quartiers. Des zones apaisées sont là préférables, à condition de supprimer le transit par des boucles de desserte et d'encadrer strictement le stationnement par une tarification ou des mesures de police. Le recul historique, un intérêt pour l'ensemble des modes de déplacement et les comparaisons internationales nous aident à mesurer tout l'intérêt du concept de ville 30 pour l'essor du vélo.

**Frédéric Héran**

Chercheur en économie des transports à l'université de Lille 1

*Pour en savoir plus, lire son tout récent livre : Le retour de la bicyclette. Une histoire des politiques de déplacement en Europe de 1817 à 2050, La Découverte, Paris, 253 p. 17,90 € - voir encart en 4<sup>e</sup> de couverture*

*Voir aussi des compléments sur son site : heran.univ-lille1.fr*

## Une brochure qui a de l'avenir : Dunkerque donne rendez-vous aux vélos

Avec la brochure « Les rendez-vous du vélo » la communauté urbaine de Dunkerque vient de frapper très fort. Je le dis comme je le pense : la responsable du Plan vélo à la communauté urbaine de Dunkerque ne va pas prendre prochainement sa retraite, et pourtant elle mérite dès à présent un grand coup de chapeau.

La réactivité de ses services suite à nos cyclofiches demandant le remplacement d'arceaux de stationnement avait déjà attiré notre attention par le passé et nous avons fait la preuve à cette occasion de notre profonde ingratitude en nous empressant de passer tout cela sous silence. Mais nous voici dans l'obligation de reconnaître que le travail accompli au service de la cause cycliste force l'admiration.

La brochure qui vient de paraître, intitulée « Les rendez-vous du vélo », recense en effet, en une douzaine de pages, l'ensemble des événements réalisés à l'initiative de seize organismes publics ou associatifs implantés sur le territoire de la communauté urbaine.

L'atelier d'aide à la réparation vélo de l'ADAV y figure en bonne place. Mais aussi les initiatives de l'Union des Cyclotouristes du Littoral Nord-Dunkerque, et des autres associations cyclistes sportives des alentours. Parcours du cœur, randonnées en famille, école de cyclotourisme, 4 jours de Dunkerque, marquage vélo, découverte ou jam en BMX, découverte des aménagements vélo (par l'ADAV), Triathlon, fête du vélo, Un tour avant le Tour... Tout y est remarquablement et agréablement présenté en couleurs à dominante verte et bleue et le nouveau dispositif DK'vélo (le nouveau V'lille dunkerquois) n'est pas oublié.

Bref une initiative exemplaire qui mérite qu'on la fasse connaître car elle paraît à la fois aisément reproductible, fédératrice des actions menées par les uns ou par les autres. Et particulièrement utile à tous les cyclistes urbains, sportifs, ou autres.

**Jean-Pierre Castier**

## Itinéraire d'un vieux militant de l'ADAV

**L'idée de cet article m'est venue suite à la réalisation des « Cédez-le-passage » pour cyclistes sur certains feux tricolores.**

Je partais de mon domicile à une heure plutôt matinale (vers trois heures du matin : grandeurs et servitudes du métier) et commençais mon trajet en empruntant la rue Parmentier et à son extrémité, le double sens cyclable. Je poursuivais avec la bande cyclable de l'avenue Émile-Zola (encore merci Monsieur le Maire).

Dans la rue du Faubourg-de-Roubaix, je franchissais le feu rouge à hauteur de la rue Gounod : il est équipé du « cédez-le-passage spécial cycliste » et aucune voiture ne peut venir de la rue Gounod : elle est en sens unique. À noter que, dans l'autre sens, le franchissement du feu est autorisé uniquement pour les cyclistes tournant à droite pour la bonne raison (je suppose) qu'il n'existe pas de signalétique permettant simultanément les deux mouvements !

À hauteur du carrefour de la rue du Château, j'adoptais le même comportement vis-à-vis du feu : je ne pensais pas que cette mesure légale aurait tant d'impact sur mon quotidien. Merci Madame le maire et merci aux services de LMCU.

Petite suggestion au passage :

Cette rue est trop étroite pour permettre la création d'une bande cyclable dans chaque sens. Mais il est sans doute possible d'en réaliser une dans le sens montant (là où la vitesse des cyclistes est la plus lente).

## Un mort à Villeneuve d'Ascq

Un cycliste est décédé à Villeneuve d'Ascq rue Jean-Jaurès l'été dernier. L'automobiliste qui l'a percuté a pris la fuite et ce sont d'autres automobilistes survenant après l'accident qui ont appelé les secours.

Cela faisait longtemps que l'ADAV demandait le réaménagement de cet axe : courriers, manifestations sont restés sans effet. Bien sûr, les circonstances exactes de l'accident ne sont toujours pas, à ma connaissance, établies et il n'est pas garanti qu'un aménagement aurait empêché un chauffard de percuter le cycliste.

Avant même l'accident, un projet de réaménagement avait été présenté au directeur de l'association.

Néanmoins, la réalisation des deux énormes terre-pleins centraux en 1999 (la loi sur l'air avait déjà été votée) à proximité de la station Jean-Jaurès donnait les limites de concertation (de l'époque) entre l'ADAV et les administrations. Ces dernières se gardaient bien de nous contacter lorsqu'elles ne désiraient pas prendre en compte la présence de cyclistes. Ce principe peut se comprendre si la voirie ne permet pas la réalisation d'aménagement cyclable mais ce n'était pas le cas de la rue Jean-Jaurès. Je dois également préciser que l'accident ne s'est pas produit à hauteur de ces îlots mais que la réalisation d'un aménagement cyclable à cet endroit aurait certainement entraîné plus rapidement la prolongation de l'aménagement cyclable vers le rond-point Saint-Ghislain. Or, la prise en compte des cyclistes à cet endroit est techniquement difficile surtout si trop d'importance est accordée à la fluidité du trafic.

Cependant, la concertation avec l'ADAV permet justement d'éviter ce genre de conflit. Comment l'ADAV pourrait-elle critiquer un aménagement sur lequel elle a pu donner son avis et faire évoluer le projet ? Elle pourrait tout juste émettre des réserves si certaines de ses observations n'avaient pas été prises en compte.

Existe-t-il encore des administrations où certains élus ou techniciens pensent que la fluidité est plus importante que la sécurité des cyclistes ?

Je resterai prudent (je le suis un peu puisque cycliste et toujours vivant) et me garderai bien d'affirmer le contraire tant les aménagements tardent parfois à venir. J'adresse donc mes félicitations aux permanents de l'ADAV (pour leur persévérance) et à leurs interlocuteurs qui collaborent de manières positives et constructives.

Jean Dewavrin

Dans le sens descendant, les cyclistes circulant plus rapidement ont moins d'impact sur la vitesse du trafic motorisé.

Plus loin, je profitais de la bande cyclable du pont d'Erfurt et du couloir bus du viaduc Le Corbusier.

Devant la gare de Lille-Flandres, en me dirigeant vers la rue Faidherbe (mon écarteur pallie l'absence d'aménagement cyclable), je bénéficiais à nouveau d'un « cédez-le-passage spécial cycliste » et, plus loin, traversais la place de la Déesse. Vivement que cette place ne supporte plus de trafic automobile de transit (comme à Strasbourg) !

J'empruntais (à force d'emprunter, je vais finir par avoir des dettes) les bandes cyclables de la rue Nationale jusqu'au carrefour avec le boulevard de la Liberté où un feu équipé d'un « cédez-le-passage spécial cycliste » m'a permis d'éviter l'arrêt.

Dans le boulevard, je circulais sur le couloir bus et arrivais sur la zone piétons / cyclistes située sur « anciennement » l'avenue Léon-Jouhaux et son prolongement qui file vers le pont du même nom. Ce pont est équipé d'une bande cyclable qui permet d'accéder à l'avenue Léo-Lagrange. En prenant à gauche, j'utilisais la bande cyclable de l'avenue du Colisée et je rejoignais celle de l'avenue de Dunkerque.

Finalement je ne suis qu'un vilain profiteur de l'action de l'ADAV.

Jean Dewavrin

*vice-président chargé des relations avec les adhérents,*

## Une contrainte sécurisante pour une poignée de techniciens

Une contrainte sécurisante que pour quelques techniciens

Selon une vilaine langue de l'ADAV, certains techniciens chargés de la voirie urbaine ne font, parfois, pas d'aménagement cyclable car ils s'estimeraient responsables si un accident arrivait à un cycliste sur cette portion de voirie. Par contre, si un cycliste se fait accidenter sur un aménagement où ils n'ont rien prévu pour

les cyclistes, ils considéreraient qu'ils ne sont pas responsables puisqu'ils se sont bien gardés de l'inciter à passer par cet axe.

L'article 20 de la loi sur l'air stipule que :

« À compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'amé-

nagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants réalisés en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

Il faudrait donc modifier la fin de cet article : « en fonction des besoins, contraintes de la circulation et de celles, subjectives, de certains concepteurs d'aménagements cyclables ».

Dark Vador

## Quoi de neuf à Villeneuve d'Ascq ? Du bon et du moins bon !

- 1) La piste cyclable longeant en contrebas le boulevard du Breucq et reliant Flers-Bourg au lac Saint-Jean a été refaite. Ce n'est pas du luxe ! La nuit ayez un bon éclairage.
- 2) La piste reliant Décathlon Campus et la rue Jules-Guesde a été refaite. La piste n'est pas très connue mais bien pratique.
- 3) Un petit bout de piste a été fait entre la station BP et Décathlon Campus (cela évite de rouler sur le boulevard de Mons en venant de la buse passant sous l'autoroute).
- 4) Un compteur de vélos est intégré dans la piste cyclable rue du 8 mai (au niveau des chevaux de trait). On le reconnaît aux losanges incrustés dans la piste.
- 5) La rue de l'Abbé-Cousin reliant des écoles d'Ascq à la rue Colbert a été mise en sens unique sur toute sa longueur (800 m) ! Il est désormais quasi impossible aux collégiens venant du nouveau quartier de la Haute-Borne de se rendre à vélo à cette école d'Ascq.

Frédéric Devred

## Cycliste en colère

Dans une vie antérieure, j'ai beaucoup sillonné les routes de France en voiture. J'ai pu alors constater le nombre considérable d'infractions commises par ceux que la langue commune désigne sous le nom de motards : excès de vitesse majeurs, franchissements de lignes continues, conduite très dangereuse, déplacements en bande organisée, ...

Bagnolard repent, j'ai mis ma voiture à la casse il y a maintenant près de dix ans, sans la remplacer, et j'effectue depuis l'essentiel de mes déplacements urbains à vélo. Je ne m'y attendais guère mais je me suis alors trouvé de nouveau confronté aux motards. Certains d'entre eux n'hésitent pas en effet à occuper les stationnements aménagés pour les vélos, à s'arrêter aux

feux sur les sas réservés aux cyclistes et même à emprunter les bandes et pistes cyclables, mettant les cyclistes en danger. Ajoutez à cela les stridences insupportables de leurs moteurs quand ils s'amuse à les faire pétarder et vous comprendrez qu'on puisse parfois en avoir marre des motards.

*Un cycliste en colère*  
Bruno Macke

## « Le moyen d'être sauf, c'est de ne pas se croire en sécurité. »

Si j'avais eu en tête plus tôt cette phrase de Thomas Fuller, je n'écrirais sans doute pas cet article.



J'emprunte la rue de Douai à Lille, tous les jours, matin et soir, par tous les temps, à vélo en général, occasionnellement à pied. Tous les jours, cir-

culent en même temps que moi sur cet axe des milliers de véhicules : voitures sur des trajets plus ou moins courts, camions de livraison des différents commerces riverains, la Liane 1, des deux-roues parmi lesquels des vélos comme le mien, le tout sous les yeux de centaines de passants sur les trottoirs.

Depuis une bonne année, des immeubles poussent le long de la rue de Douai comme des champignons (il y a visiblement un vrai marché pour le logement « de standing » avec balcon et parking dans mon bon vieux quartier de Moulins).

Le «Clos Cardinal» est mis en service, plus un seul logement à vendre à «Nuance Citadine», «Les 3 Villes» ont pris forme, et des grues marquent la fosse d'incandescence». Qu'ont-ils en commun tous ces programmes ? La sécurisation désastreuse des abords de chantier, pardi !

Comment gérer la vie quotidienne à la périphérie d'un chantier ? C'est simple, on fait comme avant... Le trottoir est remplacé par un couloir délimité par des barrières en béton sur la bande cyclable, et les vélos rejoignent la chaussée.

Deux fois par semaine, les poubelles sont alignées sur la route, devant les barrières en béton ? Bah, ce n'est pas bien compliqué de les contourner !

Les fourgons des entreprises de plomberie ou d'électricité se stationnent sur la chaussée, devant les poubelles ? Mais enfin, ils ont mis leurs feux de détresse, c'est qu'ils en ont seulement pour 10 minutes !

Que se passe-t-il lorsque des barrières de chantier condamnent totalement un trottoir sur plusieurs dizaines de mètres ? Les piétons sont invités à passer de l'autre côté bien sûr ! Mais que doivent-ils faire lorsque le trottoir d'en face est lui-même intégralement occupé par une pelle mécanique, une benne à gravats puis une ornière d'eau boueuse ?

Et lorsqu'un camion manœuvre à l'aube en bloquant toute circulation, on fait quoi ? On prend les premiers ouvriers à immédiate proximité, on ne leur donne surtout pas de gilets réfléchissants, et on les fait gesticuler n'importe comment en direction des conducteurs qui s'impatientent et des piétons sidérés par ce manège quotidien.

Qui décide qu'il est opportun d'installer au moins temporairement des feux de chantier, des déviations, des moyens élémentaires de signalisation ?

Qui est en charge de la sécurité des uns et des autres là où un chantier rencontre la voie publique ? Le maître d'ouvrage ? Son maître d'œuvre ? Son coordinateur de la sécurité et de la protection de la santé ? La mairie ?

Qui de tous ceux-là n'ont jamais vu les piétons au beau milieu de la route se demander à quel moment ils se feront percuter, et par qui ?

Un conseil à ces pauvres diables : serrez les fesses et pensez à Thomas Fuller.

Amélie Poireau

## Leçon n°1 : un feu rouge ça ne se grille pas à la légère !

Chère usagère du V'Lille croisé un vendredi vers 17h au carrefour de la rue Nationale et de la rue du Port, cette leçon est pour toi.

Je ne suis pas ta mère, loin de là, je suis même une grande experte du feu rouge grillé... Mais là !!! J'ai vraiment cru que tu allais te faire écraser comme une crêpe sous mes yeux. J'aurais bien voulu te hurler dans les oreilles de revenir sur terre mais ton écouteur semblait plus fort que tout : la preuve, même le klaxon de la voiture arrivant de face ne t'a pas fait sursauter d'un poil. Honnêtement, petite, tu as eu beaucoup de chance que cet automobiliste s'arrête in extremis ! Et tu as l'air de ne t'être rendu compte de rien. Pour être honnête, cet événement a eu lieu il y a déjà quelques mois et je ne m'en suis toujours pas remise !!

Venons-en au cours donc.

Là encore une précision s'impose : mes propos n'engageront que moi. En effet, le joyeux cycliste est toujours dans l'obligation de respecter un code de la route qui ne lui est parfois absolument pas adapté. Donc les légalistes attendront sagement à leur énième feu rouge lorsque moi je serai déjà arrivée à destination. Je pense avoir pris la décision ferme de griller tous les feux rouges possibles après avoir fait le test sur un parcours Lille-Tourcoing que je faisais régulièrement à l'époque : respecter tous les feux rouges me faisait DOUBLER le temps de parcours !! Je n'avais pas eu envie qu'on abuse de mon sens citoyen écolo. Pour autant, je tiens à ma vie, il ne sera donc jamais question de prendre un risque inconsidéré à l'image de cette demoiselle au V'Lille.

Comment lui expliquer donc ?

Effectivement, l'activité physique douce de la pratique du vélo, tout particulièrement en ville, nous fabrique des hormones du bonheur, voire même de cette

impression qu'on va changer le monde. Soit. Ça se prend. Mais il y a des limites ! C'est là qu'il faut rappeler que pour que l'usage du vélo soit durablement agréable, il est indispensable d'être toujours extrêmement attentif à tout. Ce n'est pas mission impossible, juste une question de bon sens, et d'être réellement présent à ce qu'on fait.

Donc, mademoiselle V'Lille, sache que tu as tout mon soutien pour griller les prochains feux rouges sur ton parcours, à condition d'avoir au moins fait un tour du regard du carrefour où tu arrives, voire un tour des couleurs des feux (les feux piétons seront particulièrement tes alliés), de chercher du regard les automobilistes, c'est toujours plus prudent de se savoir repérée, et de ne passer évidemment que si AUCUN autre véhicule (et j'inclus les piétons) n'est prioritaire par rapport à toi. Petit à petit, tu apprendras à anticiper, et tu sauras peut-être adapter ta vitesse d'arrivée au carrefour pour ne pas avoir à t'arrêter (c'est-à-dire poser le pied par terre) même lorsqu'il n'est pas question de passer.

Chère usagère V'Lille, j'espère que tu comprendras ce message, car avec ton V'Lille c'est aussi l'image du VÉLO à Lille que tu représentes. Et je n'ose pas imaginer ce que l'automobiliste a pu se dire comme généralités catastrophiques sur l'usage du vélo en ville lorsqu'il t'a évitée de justesse pendant que tu l'ignorais dédaigneusement...

C'est avec plaisir que je referme ce 1er cours pour V'Lille avec l'arrivée des Cédez-le-passage cyclistes aux feux rouges. CQFD.

Bonnes routes !

Élise Défossez

[NDLR : griller un feu rouge à vélo est passible d'une contravention de 4ème classe (90 / 135 €)]

## Cycliste crotté

Si vous roulez à vélo sans garde-boue arrière sur un sol mouillé, vous avez pu remarquer que votre dos se trouve rapidement maculé d'une bande verticale de boue. Bien entendu, celle-ci provient des gouttes d'eau plus ou moins propre qui se détachent de votre pneu arrière. Mais à partir de quelle vitesse le phénomène se produit-il ? Cette épineuse question a fait l'objet de deux billets parus assez récemment dans le très sérieux Europhysics News, le magazine de la Société Européenne de Physique<sup>1</sup> et<sup>2</sup>. En fait, comme cela est indiqué dans la référence<sup>2</sup>, le problème a été étudié en détail il y a près d'un siècle par un éminent professeur de l'Université de Toulouse<sup>3</sup> qui lui a donné le nom de Problème du cycliste crotté (je n'invente rien !). Cet auteur a établi ce qu'il appelle la condition de crotte en déterminant la vitesse à partir de laquelle les gouttes commencent à atteindre le séant du cycliste. Pour un vélo standard, cette vitesse serait de l'ordre de 12 km/h.

Elle me semble un peu sous-estimée, sans doute parce que le calcul néglige la résistance de l'air. Un point important est que, pour une hauteur de selle par rapport au sol donnée, la condition de crotte est moins sévère pour un vélo à petites roues.

Bruno Macke

<sup>1</sup> L.J.F. Hermans, *Physics in daily life: Muddy cyclists*, *Europhysics News* 41-4, 29 (2010).

<http://www.europhysicsnews.org/articles/epn/pdf/2010/04/epn2010414p29.pdf>

<sup>2</sup> P. Baruch, *About Muddy Cyclists*, *Europhysics News* 42-3, 30 (2011).

<http://www.europhysicsnews.org/articles/epn/pdf/2011/03/epn2011423p30.pdf>

<sup>3</sup> H. Bouasse, *Dynamique générale* (Delagrave, Paris 1923), pp. 192-194. <http://melusine.eu.org/syracuse/mluque/bouasse/disqueBouasseT.pdf>

## Benoît Cousin, président de Droit au vélo de 2005 à 2011

Benoît Cousin est arrivé sur la pointe des pieds au CA de l'ADAV. Adhérent de très longue date, nous ne le connaissions pourtant pas. Il suivait les activités de l'association mais sans plus. Arrivé au conseil d'administration, il se montra tout d'abord très discret mais également très attentif. Devenu président après la démission de Yves Maerten en 2005, il a alors montré la pleine mesure de ses compétences. Ensemble, avec l'aide d'Étienne Forest, trésorier pendant plus de dix ans, nous avons travaillé au développement des activités de l'association et de sa reconnaissance auprès des collectivités. De nouveaux partenariats avec nos deux Départements, l'ADEME et la Région ont été conclus en complément de ceux noués depuis 2003 avec la Ville de Lille et Lille Métropole. Ceci a permis d'étoffer l'équipe salariée qui est passée de 2 à 5 personnes et d'élargir notre champ d'action. Sous sa présidence, l'implantation géographique de l'ADAV sur de nouveaux territoires a été renforcée avec la création des antennes de Béthune, Dunkerque, Hazebrouck... Benoît avait aussi à cœur de préserver l'âme militante de l'association, en entretenant par exemple des liens étroits avec les collectifs « Vélorution » et « Place aux piétons » et en soutenant la création de l'atelier d'aide à la réparation. Cycliste, mais également piéton, il défendait ardemment la place de ces derniers et refusait toute compromission lorsqu'il s'agissait de réduire l'espace qui leur est dévolu, même si cela devait être au profit des cyclistes. La seule place à reprendre est celle dévolue à la voiture.

L'accueil à Lille du congrès de la FUB en 2009, pour lequel il s'était beaucoup investi, avait mis à l'honneur notre fonctionnement et Benoît était très fier de la reconnaissance portée à l'ADAV par les collectivités. Autre satisfaction pour lui, nos fiches de sensibilisation, nos expositions et l'Heurovélo qu'il relisait avec un soin assidu. Professeur de Maths il était également amoureux de la langue française et redoutable pour traquer la moindre faute d'orthographe !

En 2011 il décida de se retirer de la Présidence tout en restant au bureau. Comme un signe prémonitoire, quelques mois plus tard la maladie se déclara... Au-delà de ses souffrances, il resta toujours très attentif au fonctionnement de l'association et chaque fois que nous nous voyions il m'abreuvait de questions pour connaître l'état d'avancement des dossiers en cours. Jusqu'au bout il s'occupa du site Internet de l'association, son bébé, qu'il entretenait quotidiennement avec jalousie. Cette année, pour la première fois, nous n'avons pas eu droit à son « poisson d'avril ». C'était pour lui une tradition de réaliser, avec énormément de soin, un article à cette occasion. Beaucoup de personnes se laissaient prendre au jeu et à plusieurs reprises on nous interrogea pour savoir si le fond de l'article était ou non réel. Ces articles lui permettaient de soulever des problématiques pour lesquelles se bat l'ADAV. Celui réalisé sur la transformation de la VRU (voie rapide urbaine entre Lille et Roubaix) en voie verte dénonçait ainsi le peu de cas fait à ce type d'aménagement dont il fustigeait la piètre qualité et l'inéquation avec une utilisation utilitaire. Le sachant très faible, je

compris immédiatement cette année que l'absence de son traditionnel poisson d'avril signifiait que la fin était proche... Cela interviendra une dizaine de jours plus tard entre le Tour des Flandres et Paris Roubaix, courses qu'il affectionnait tant et dont il ne ratait rien du duel Boonen – Cancellara de ces dernières années. Benoît était quelqu'un de très secret à la vie compartimentée. Ensemble nous partagions une passion commune, celle du sport cycliste et de la pratique du cyclotourisme avec un amour particulier pour les « grimpettes ». Nous devisions sur nos braquets respectifs pour monter le Ventoux. Lui en souplesse avec un triple et moi en force sur un double plateau. Membre du « club des cent cols » Benoît chassait les cols de plus de 2 000 m en France, en Autriche et dans les Dolomites, terrain qu'il affectionnait tant. Pour satisfaire sa passion du cyclisme, il s'était acheté une télé afin de suivre la campagne des classiques du printemps et les principaux tours en été. En dehors de ces retransmissions il ne l'allumait que pour des concerts de musique classique, sur la RTBF, son autre grande passion avec le bridge. Dans Lille, Benoît circulait sur un bon vieux Peugeot de course des seventies, en acier allégé type « Tour de France », de la grande époque de Bernard Thévenet. Seules concessions à un usage urbain, l'ajout de garde-boue, d'un petit porte-bagage et surtout de son inséparable antivol en U dont il n'avait de cesse de faire la promotion. Hors de question pour lui de rouler sur un vélo hollandais, bien trop lourd à son goût et totalement obsolète ! Finalement avec son Peugeot il avait un petit air vintage avant l'heure !

Aujourd'hui tu es parti rejoindre tes étoiles Benoît, mais je sais que tu continueras à suivre notre activité et que nous nous retrouverons lors de chaque belle ascension de col.

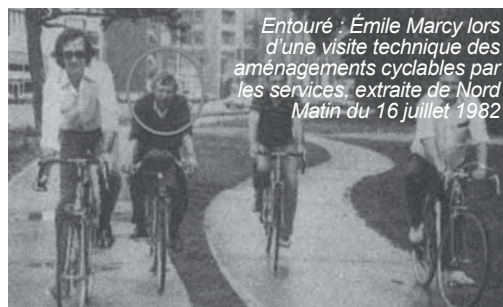
Merci pour tout Benoît.

Michel Anceau, directeur

« Merci Benoît ! »

Élise Défossez

Benoît sensibilise Élise au cyclotourisme à Messines en Belgique



Entouré : Émile Marcy lors d'une visite technique des aménagements cyclables par les services, extraite de Nord Matin du 16 juillet 1982

Émile Marcy nous a quittés en février alors qu'il devait prendre sa retraite en fin d'année. Sa disparition nous a fortement touchés. Émile Marcy n'était pas un adhérent de l'ADAV mais un ingénieur voirie de Lille Métropole. Il n'aimait pas le vélo, car fan de foot, il disait que son utilisation engendrait de « gros mollats » préjudiciables à la pratique de son sport favori.

Nos relations ont parfois été « orageuses »

mais avec le temps nous avons appris à nous comprendre et son caractère bougon participait à son charme. Une réelle complicité s'était alors installée au fil des années et il avait toujours à cœur de satisfaire au mieux nos attentes. Il prenait un soin particulier à traiter les insertions cyclables et autres abaissés de bordures et sollicitait systématiquement notre avis pour ses projets. Nous lui devons ainsi l'étude de la majorité des réalisations cyclables de la ville de Lille ainsi que celles à venir qu'il avait étudiées avec notre concours : traitement de la porte des Postes, la liaison Fives-Centre par la rue Javary et une multitude de double-sens cyclables...

Émile Marcy lisait scrupuleusement l'Heurovélo, toujours en quête d'informations sur nos échanges avec les autres collectivités, de manière à rapprocher ses projets avec ceux de ses confrères.

Si son travail était toujours très rigoureux, il

pouvait aussi se montrer facétieux. Il lui arrivait ainsi de nous appeler au bureau, en déguisant sa voix, pour râler sur certains aménagements cyclables ! Gare à nos réponses, il n'aurait pas fallu critiquer l'auteur de la réalisation ! Après plusieurs appels nous nous mêlions de « ces importuns » qui appelaient pour critiquer les réalisations de Lille Métropole... Lors de l'arrivée de Sabine Geneste comme salariée de l'ADAV, je lui avais demandé de prendre contact avec lui pour faire le point sur ses projets. Elle l'appela alors pour convenir d'un rendez-vous et se retourna paniquée vers moi : « il est d'accord mais ne me propose que le dimanche matin à 9 h... qu'est-ce que je fais ? ». Je lui expliquai que c'était une blague et qu'il la testait. Tel était Émile Marcy et nous le regrettons ! Les cyclistes lui doivent beaucoup. Nous partageons avec sa famille et ses collègues leur peine.

Pour l'ADAV, Michel Anceau

## “In Flanders Fields the poppies blow”

Après quelques années d'interruption, l'ADAV reprend l'initiative d'organiser avec les adhérents, des balades en vélo de WE. Dans l'immédiat, nous nous sommes fixé un rythme d'une sortie mensuelle, sans que cela soit définitif.

Pour un premier tir et dans le contexte du centenaire de la 1ère guerre mondiale, nous avons choisi d'aller à Ypres, le dimanche 6 avril, et de parcourir la vredesroute (Route de la Paix) qui mène, le long du Saillant d'Ypres, sur les tristement célèbres cimetières et lieux de mémoire témoignant de la brutalité et de la barbarie des cinq batailles d'Ypres entre 1914 et 1918. Elles opposèrent les forces alliées (Angleterre et Commonwealth) et allemandes : champ d'honneur qui rime avec champ d'horreur où la ligne de front se stabilisa pendant 4 ans, laissant au sol près d'un million de morts.

Nous nous sommes retrouvés une bonne trentaine pour parcourir cette route de la paix ; jeunes et moins jeunes, couples et solitaires, parents et enfant, venant de la métropole pour la majorité mais également de Valenciennes, Hazebrouck, Bailleul et des Flandres environnantes. Vu les difficultés d'accès par le train, nous avons, une fois n'est pas coutume, choisi de recourir au covoiturage qui a bien fonctionné, prémices d'une journée conviviale.

Nous étions tous (ou presque) à 9h30 sur la Grand-Place d'Ypres, sous un ciel chargé mais jamais menaçant : cette place est très belle, dominée par les Halles aux draps et le beffroi, entièrement reconstruite à l'identique, comme le reste de la ville après que celle-ci fut totalement rasée, vu l'intensité et la durée des combats : les photos de la ville au sortir du conflit sont impressionnantes et le résultat

actuel n'en est que plus saisissant.

Premières prises de contact, photos de groupe et la troupe se met en route vers 10h en direction du Mémorial de la porte de Menin : ce Missing Memorial fut édifié en mémoire de tous les soldats alliés morts et non retrouvés ; le nom de 54 896 d'entre eux y est inscrit et chaque soir, à 20h30, le « Last Post » y est joué.

Nous parcourons ensuite les remparts de la ville pour nous en aller par le sud, le long du canal d'Ypres à Comines ; ce canal constitua une ligne de front dont on retrouve encore des traces.

Puis nous partons dans le bocage flamand jusqu'à Hill 60, Caterpillar Crater et Hill 62, marques de ce que fut la guerre des « tunneliers » : à défaut de pouvoir attaquer en surface, on creusait des tunnels pour faire sauter les positions ennemies, ce qu'on a également appelé la « bataille des mines ».

Nous poursuivons la route jalonnée de cimetières, à proximité du parc de Bellewaerde, pour arriver à Polygon-Wood, forêt dévastée durant les combats et actuellement reconstituée.

Pause pic-nic sur la terrasse d'une auberge accueillante, avec le soleil en sus : la bière va bon train et les discussions aussi. Après le café, reprise en direction de la butte de « New British Cemetery », lieu paisible, émouvant, donnant une belle vue sur les alignements de tombes au milieu des bois, avec la campagne flamande et ses clochers à l'horizon.

En route ensuite vers Zonnebeke : on passe, sans s'arrêter, devant le superbe musée de la bataille de Passendale, pour s'en aller au

Tyne Cot Cemetery : magnifique esplanade impeccablement entretenue et bordée de murs, où s'alignent 12 000 tombes, pour certaines de soldats non identifiés (known unto God), pour la plupart de jeunes venus des quatre coins du Commonwealth, pour quatre d'entre elles de soldats allemands.

Nous repartons en croisant le moulin de Poelkappelle, pour Langemark et le Deutscher Soldaten-friedhof, cimetière où reposent 44 304 soldats allemands : autre nation, autre disposition, autre style mais l'émotion est la même.

Sur le retour par la Vrijbosroute et le canal de l'Yser à Ypres, nous croisons le Calvaire breton (lieu commémoratif de la 1ère attaque au gaz de combat dont fut victime un bataillon de Bretons) et le Carrefour des Roses où J. McCrae écrivit en 1915 le poème « In Flanders Fields the poppies blow / Between the crosses, row and row ... ».

En milieu d'après-midi, nous sommes de retour sur la Grand-Place : la route aura été un peu longue pour certains d'autant qu'à deux reprises il y a eu erreur de direction, mais tous affichent une réelle satisfaction de ce qui fut une découverte d'Ypres et ses environs, un retour émouvant sur l'Histoire et un très bon moment partagé et convivial.

À refaire en d'autres lieux avec déjà de nombreuses propositions.

**Éric Maquet**

[NDLR : poppy = coquelicot, devenu suite à ce poème le symbole britannique des morts de cette guerre]

## Ma balade à vélo

Cycliste depuis une cinquantaine d'années, j'ai eu envie de changer des parcours que je pratique actuellement pour me déplacer dans Lille ou des brevets que je fais le week-end autour de la métropole.

J'ai donc décidé de refaire un périple que j'avais fait il y a trois ans, joindre, à vélo, Lille à une petite commune de la Drôme où je passe mes vacances. Cinq jours sur les routes avec des distances quotidiennes de 150 à 188 km.

Disons-le tout de suite, je n'ai pas pu arriver au bout des 850 km prévus. Un tendon d'Achille n'a pas supporté l'effort et, à Montmerle-sur-Saône à 47 km de ma quatrième étape, j'ai dû renoncer.

Pour faire cette balade, j'ai utilisé le vélo avec lequel je roule le week-end, un vélo de course de bonne qualité sur lequel j'avais fixé une sacoche sur le tube de selle et une autre sur le guidon. En emportant le strict minimum, quelques vêtements, quelques affaires de toilette et des outils pour faire face à l'imprévu, j'avais un poids d'environ 16 kg pour le vélo et les bagages.

Le plus délicat dans la préparation de ce

type d'expédition est de déterminer le meilleur itinéraire pour être le plus court possible en évitant les grands axes et leurs cortèges d'automobiles et de camions. Lors de ma première expédition, j'avais gardé un très mauvais souvenir des 25 km de grande route surchargée pour arriver à Reims.

J'ai donc passé de longues heures sur un ordinateur à étudier mon itinéraire, mais lorsque je me suis retrouvé à pédaler sur mon vélo, je ne l'ai pas regretté. Je n'ai quasiment roulé que sur des petites routes de campagne peu fréquentées au milieu des champs. Une fois ou deux seulement, je me suis retrouvé sur des chemins caillouteux que j'aurais aimé éviter et que je n'avais pas prévus. J'ai aussi traversé quelques villes (Soissons, Troyes...) qui n'avaient rien de bucolique mais qui étaient difficilement contournables.

Même si je ne suis pas arrivé au bout de mon voyage, je garde un excellent souvenir des 644 km de ma balade. Le départ de Lille au petit matin, la sortie des zones urbaines au milieu des lilas en fleurs, l'entrée de Douai le long de la Scarpe. Pendant quatre jours, j'ai pédalé en pleine campagne au milieu de champs de



colza en fleurs. Il y a eu les lapins qui s'enfuient à mon approche et les chevreuils qui traversent un champ au petit matin. Il y a eu les repas pris au petit bonheur la chance et les petits problèmes techniques. Il y a eu les côtes un peu raides et les descentes vertigineuses. Il y a eu la voie verte de Bourgogne qui a remplacé une voie ferrée et le tunnel du Bois-Clair qui traverse la montagne.

Et puis, il y a eu cette douleur à la cheville qui m'interdit de finir la balade.

Pour en savoir plus (photos, itinéraires...) : [mabaladavelo.over-blog.com](http://mabaladavelo.over-blog.com)

**Jean-Marie Barféty**

## Voyager en Nouvelle-Zélande à Vélo



Après avoir travaillé durant quelques années, mon ami et moi avons décidé de faire une parenthèse professionnelle. De plus une envie de découvrir le monde nous titillait depuis un certain temps. Nous avons donc décidé de mettre notre petite vie française en stand-by pendant six mois et de partir à l'aventure. Nous avons donc enfourché nos vélos pour découvrir la Nouvelle-Zélande pendant cinq mois.

Une première expérience en voyage à vélo l'an passé nous avait déjà bien plu. Le rythme y est très agréable ; plus rapide que la marche, qui ne permet pas forcément de découvrir beaucoup de paysages différents en peu de temps, mais plus lent que la voiture, qui nous donnait l'impression de ne pas vraiment profiter des choses que l'on voyait, coupés du monde dans notre carcasse en métal.

Le vélo, c'est aussi la liberté d'emprunter aussi bien des routes que des chemins de randonnée, de ne rien planifier à l'avance, de s'arrêter où l'on veut quand on veut et surtout de mêler sport et tourisme.

Suite à plus de 5 000 km parcourus dans le pays des kiwis, nous souhaitons partager quelques conseils avec ceux qui, à leur tour, s'intéressent à des vacances à vélo dans ce pays.

La Nouvelle-Zélande n'est pas le pays le plus plat du monde, au contraire, il est rythmé par des volcans et des chaînes de montagnes. C'est donc un pays assez sportif en vélo avec sacoches, mais ce relief en fait aussi peut-être l'un des plus beaux pays du monde. La diversité des paysages est étonnante : montagnes enneigées, fjords, glaciers, forêts tropicales, plages de sable doré et eaux turquoise, côtes rugueuses, volcans, vallons verdoyants... et la biodiversité d'une extraordinaire richesse : fougères géantes, plantes exotiques, dauphins, phoques, baleines, moutons, vaches et des centaines d'espèces d'oiseaux endogènes se côtoient au quotidien. La Nouvelle-Zélande fait la moitié de la France de par sa taille et les paysages varient rapidement, ce qui est intéressant à vélo, car en moins de 50 km on peut se baigner en bord de mer, puis traverser une forêt tropicale pour aller marcher sur un glacier.

La Nouvelle-Zélande est peuplée de seulement 4 millions d'habitants, dont 2 millions dans les 4 plus grandes villes; on s'était donc dit que c'était le paradis du cycliste, car il y aurait très peu de voitures. C'est vrai dans certaines parties retirées du pays et notamment sur l'île du

Sud, mais globalement on a très vite déchanté. En effet, étant donné qu'il y a très peu d'habitants, le réseau de routes secondaires est quasi inexistant et les autoroutes également, ce qui fait qu'on s'est retrouvé souvent à rouler sur des routes très chargées et le conducteur néo-zélandais est peu conciliant avec les cyclistes. La plupart d'entre eux se comportent comme si les cyclistes n'existaient pas, ne ralentissant pas, doublent en rasant les vélos dans des virages... De plus, en été la population de la Nouvelle-Zélande est quasi doublée par les touristes étrangers, qui se déplacent pour la majorité en camping-car et ne maîtrisent pas toujours la largeur de leur véhicule.

Heureusement, le cyclisme est à la mode en Nouvelle-Zélande et les autorités se rendent compte de la dangerosité des routes. Le gouvernement a donc lancé une grande campagne de financement, pour construire des « cycles trails », des pistes cyclables qui permettent de découvrir de nombreux coins du pays, sans rouler sur les routes. Classées par niveau de difficulté, de la sortie en famille avec enfants en bas âge, au trail de haute montagne pour VTTistes confirmés, ces pistes sont le meilleur moyen de découvrir le pays, sans les dangers de la route et permettent surtout de visiter des coins inaccessibles aux automobilistes.

Le voyage en Nouvelle-Zélande nécessite un certain budget, car même si le vélo est un moyen bon marché de voyager, le camping sauvage est interdit quasiment partout et il faut compter en moyenne 15 à 20 € par couple pour une nuit dans un camping. De plus, la nourriture coûte plus cher qu'en Europe et il faut compter un budget de 60 € par visite touristique. Par ailleurs, il vaut mieux ramener son vélo de France (nous avons pris les nôtres en bagage en soute dans l'avion), car il y a très peu de vélos de touring en Nouvelle-Zélande et les équipements sportifs y coûtent très cher.

La météo est très changeante due aux affluences maritimes, il faut donc s'attendre autant à des journées entières de pluies intenses qu'à des journées très chaudes et ensoleillées (le soleil est aussi fort qu'au sud de l'Espagne).

Pour conclure la Nouvelle-Zélande est un pays à découvrir à vélo, mais à moins d'être un grand aventurier, arrangez-vous pour vous créer un circuit uniquement sur les différentes pistes cyclables et utilisez le réseau de bus très développé pour vous déplacer entre chaque piste (tous les bus acceptent les vélos) et prévoyez un budget conséquent. Pour plus d'informations sur le vélo en Nouvelle-Zélande vous pouvez visiter le site : [www.nzcycletrail.com](http://www.nzcycletrail.com). Par ailleurs le livre « Classic New Zealand Cycle Trails » écrit par les Kennett Brothers sera la bible de tout cyclotouriste planifiant un voyage au pays des Hobbits.

**Laura Murphy**

*Conférence-découverte La Nouvelle-Zélande à vélo, dimanche 25 mai à 17h30 au Centre Gaïa (71 rue Victor Renard à Lille) - entrée gratuite*

## La randonnée à vélo et l'informatique

Le cycliste n'a pas besoin de grand-chose pour se balader et le vélo est un outil d'une grande simplicité technique. Malgré cela, lorsqu'on veut aller un peu loin sans se retrouver sur des grandes routes, sans se perdre et sans plonger dans une carte à chaque carrefour, il peut être avantageux d'utiliser les technologies modernes.

Un parcours bien conçu et un GPS de randonnée bien utilisés sont les clés d'une randonnée sûre.

Pour ma traversée de la France, j'ai d'abord déterminé les villes étapes. J'ai ensuite utilisé toutes les ressources de l'informatique et de l'Internet pour trouver le meilleur itinéraire.

J'ai fait calculer Google Maps, le logiciel libre Marble qui utilise la cartographie « Openstreet-map » et le logiciel fourni avec mon GPS. À chaque fois penser à activer le profil « vélo » et

à en régler les différents paramètres lorsque c'est possible.

Je me suis retrouvé avec trois itinéraires parfois très différents. Je les ai examinés de près car ils sont loin d'être infaillibles et je les ai combinés. Pour les examiner et pour les modifier, j'ai utilisé Google Earth. Ce logiciel permet de voir dans le détail où l'on va passer. Quand j'avais un doute, streetview me permettait de me rendre compte du type de routes sur lesquelles j'allais rouler. Lorsque streetview n'est pas disponible, méfiance, c'est sans doute une toute petite route voire un chemin. Il est alors prudent de chercher le croisement qui permet d'accéder à la vue subjective sur cette voie. Ces vues sont très réalistes et lorsqu'on se trouve sur le terrain, on reconnaît facilement des lieux où l'on n'est allé que virtuellement.

Lorsqu'on estime son parcours achevé, penser

à le charger sur son GPS. C'est tellement évident, que le soir de ma première étape, je me suis aperçu que j'avais oublié trois de mes cinq étapes. Les retrouver et les réinstaller sur mon GPS n'a pas été simple.

Une fois que tout est fait, il n'y a plus qu'à pédaler en suivant les indications du GPS. L'avantage c'est qu'à tout instant, on sait exactement où l'on en est, quelle distance il reste à parcourir, à quelle altitude on se trouve...

On peut alors se concentrer sur la beauté des paysages.

Dernières recommandations, il est prudent de se familiariser avec son GPS sur des petits parcours ou sur des parcours que l'on connaît. Pour les longs trajets, faire une liste des communes traversées pour faire face à une éventuelle panne. Elles sont exceptionnelles, mais on ne sait jamais.

**Jean-Marie Barféty**



## Randonnée familiale à vélo au pays de Cassel

Sous un soleil radieux, ce sont quelque trente cyclos venant de Lille, Hellemmes, Hazebrouck, Bailleul, Valenciennes... qui se sont rassemblés à la gare d'Hazebrouck ce dimanche pour serpenter sur les chemins qui mènent au mont Cassel.

Tout d'abord, un premier arrêt s'imposait au marché du terroir d'Hazebrouck pour y faire quelques emplettes.

Ensuite échauffement des jambes dans la campagne hazebrouckoise par le circuit des Oratoires avant d'aborder celui qui nous narrait de loin... le mont Cassel.

Arrivés à Sainte-Marie-Cappel le fourgon du CANM (Centre d'Animation du Nouveau

Monde) conduit par Quentin était à la disposition des non-grimpeurs. Tout là-haut l'accueil que nous ont réservé les pompiers de Cassel dans leur local fut très chaleureux et convivial. Pique-nique tiré des sacoches : grillades, boissons, desserts ; restauration très attendue par les sportifs.

Ensuite temps libre pour visiter le musée, le moulin ou encore flâner au gré de ses envies.

Le retour vers Hazebrouck eut lieu vers 17 h.

Ce circuit a permis à certains de re-découvrir le plaisir de la bicyclette, de reprendre confiance en eux avec ce mode de déplacement.

Nous avons découvert également les amé-

nagements réalisés par la Ville et les projets futurs afin de faciliter et sécuriser les trajets des personnes désirant utiliser ce moyen de déplacement qu'est le vélo.



Érick Roussel

## Cas Zéro



Je profite de la douceur de cette magnifique aurore de printemps sur la terrasse de la ferme de ma grand-mère paternelle où je me suis réfugiée. D'ici, je peux apercevoir les vestiges du mur de la quarantaine érigé entre la Durance et le mont Ventoux afin d'empêcher les pestiférés de Marseille de contaminer le reste de la France en 1720. L'histoire ne serait-elle qu'un éternel recommencement ? Néanmoins, il me faut puiser dans mon courage pour vous narrer mon histoire.

Rétrospectivement, elle commence pour moi au carrefour du Mont-de-Terre à Fives un lundi matin d'octobre de l'année dernière. Ce jour-là, comme tous les autres, j'étais en retard pour le boulot. J'ai beau travailler de l'autre côté du pont de Tournai à 500 m de mon domicile, je préfère m'y rendre à vélo plutôt qu'à pied. C'est plus rapide et surtout c'est meilleur pour la planète, ma ville et mes fesses. Cela ne m'empêche pas de régulièrement partir au dernier moment, le travail ne provient-il pas du latin signifiant « torture » ?

Équipée de ma chasuble fluo (moche), de mon casque (écrase-brushing), de mes lunettes (n'empêchant pas mon rimmel de couler), de bracelets de sécurité réfléchissants aux chevilles (mettant en valeur mes mollets de coureuse du Tour de France) et de feux clignotants sur le porte-bagage (histoire de bien montrer à la face du monde à quel point être en sécurité à vélo rime avec fashionista), j'attaquai la redoutable côte de la rue du Long-Pot avec l'ardeur du condamné à mort lorsqu'une vieille camionnette me doubla en me serrant bien fort contre la bordure. Après un bon coup de guidon salutaire pour éviter la chute, je lançai au conducteur maladroit une bordée de jurons à faire pâlir Regan Legland, la fille possédée de l'Exorciste. En voyant les feux stop de la guimbarde s'allumer, s'est aussitôt fait entendre une petite voix qui me disait : « Houston, on a un problème ».

De la fourgonnette jaillit tel un diable de sa boîte, une petite bonne femme affreuse, sorte de croisement improbable de Mary Poppins et de Mme Mim. Dans un sabir mystérieux, elle vociféra une ou deux phrases à mon intention avant de remonter dans son véhicule non sans oublier de hurler sur ses chiens restés à l'intérieur qui, au son des aboiements émis devaient être une meute affamée. Aussitôt un frisson me parcourut le dos comme lorsqu'on boit trop froid après une longue cyclo-balade sous le soleil. Le fourgon reprit sa route dans un crissement de pneus et un nuage de fumée de diesel me laissant là telle une vieille chaussette usagée.

Enfin arrivée sur mon lieu de martyre, une autre épreuve tout aussi redoutable m'attendait comme chaque matin : faire la bise à chaque collègue rencontré. Vous n'imaginez pas le nombre de bécots produits par les salariés de cette administration. Le tordu qui aurait l'idée d'imposer une taxe aux bisous dans les collectivités et les grandes entreprises annulerait illico la dette de l'Afrique ! Le reste du jour se passa mollement entre réunionniste aiguë et production de tableaux Excel.

Ce n'est que le lendemain matin qu'une première chose étrange se produisit : le parking à vélos habituellement vide à cette période de l'année, était saturé de bicyclettes, de VTT, de pliants et autres bicyclettes hollandaises. Dans le hall m'attendait un spectacle digne de Kafka : une horde de personnages vêtus de chasubles fluo, de casques avec stickers réfléchissants, de brassards luminescents ou de lampes clignotantes se claquaient la bise avec ardeur. Passé mon inextinguible fou-rire de voir ainsi nippés certains collègues qui la veille encore ne juraient que par le salon de l'auto ou le Grand Prix de Monaco, je me réfugiai dans mon bureau avant de partir pour la journée dans une série de rendez-vous à l'extérieur.

Le mercredi étant mon jour de repos pour cause de temps, j'en profitai pour amener mon fidèle Gazelle à l'atelier de réparation de l'Adav afin de vérifier son état. J'avais pris l'habitude de ce check-up trimestriel comme d'autres s'occupent plus de leur voiture que de leurs artères. À part une roue arrière légèrement voilée, tout était OK et je pouvais rouler en toute sécurité.

C'est au matin du jeudi que je commençai à prendre conscience de cette peste des temps modernes qui nous était tombée dessus ; non seulement, il n'y avait quasiment plus

d'automobiles dans les rues à tel point que je me croyais un jour férié mais de plus, la cité s'était colorée des chasubles que revêtaient les cyclistes qui avaient envahi les rues. Je me croyais en Chine ou à Amsterdam. Ne lisant qu'occasionnellement les journaux et n'accordant que très rarement un œil à la TV ou une oreille à la radio, je pensai qu'une grève des livreurs d'essence était à l'origine de cette soudaine conversion écologique et c'est Clairvius, l'agent d'accueil haïtien du parking d'entreprise qui me sortit de ma naïveté. Il m'accueillit d'un tonitruant « Alors Jeannie Longo, contente ? ». Devant mon regard questionnant, il continua : « Tu n'es donc pas au courant de ce qui arrive ? »

En enchaînant sans attendre une réponse, il m'expliqua que depuis quelques jours, les cyclistes envahissaient les rues et le parking. Affublés de leurs ustensiles de sécurité, la contagion semblait inexplicable et il me conseillait de rentrer au plus vite et d'attendre les consignes gouvernementales.

Arrivée chez moi, je ne pus que constater sur le oueb l'étendue de la pandémie qui s'étendait d'instant en instant. La maladie se propageait insidieusement d'une façon fulgurante, invisible mais tentaculaire. Les autorités semblaient dépassées car l'épidémie démesurée était présente partout. La métropole lilloise allait être mise en quarantaine avec routes coupées et commerces sous surveillance. Sans attendre plus longtemps, je décidai de rejoindre à vélo le vieux domaine ancestral dans le sud de la France où mon grand-père Édouard m'avait appris à monter à bicyclette dans l'allée de la ferme. Un voyage de plus de 1 000 km était devant moi mais je savais que c'est là que je serais en sécurité.

Cet automne et cet hiver ont été doux et depuis la Saint-Patrick, j'ai enfin atteint le refuge familial. Dans toutes les communes que j'ai traversées, j'ai pu constater la même chose : la quasi-totalité de la population « automobilistique » a été infectée en seulement quelques semaines. Traumatisés, les survivants, abandonnés, n'ont plus accès à l'eau et à la nourriture. Certains tentent de survivre dans leurs voitures sur les parkings des centres commerciaux après avoir été jetés à la rue par leur propre famille ou amis.

Le chaos est indescriptible.

Patrick Eillum  
Mai 2014, Le Sud

# L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

## ANTENNE VALENCIENNOISE

### Anzin

22 janvier : Rencontre du collectif «Mobilité pour tous» avec le Maire d'Anzin, Vice-Président de Val métropole, où sont évoqués les problèmes de mobilité pour les usagers les plus faibles et les plus vulnérables dans l'agglomération. CB, AL.

11 février : COPIL actions de prévention routière à la Ville d'Anzin autour des actions à programmer d'avril à juin. L'ADAV participera au Forum de la Prévention Routière le samedi 14 juin et à une action au collège le mardi 17 juin. AL.

### Petite-Forêt

3 mars : Rencontre avec la Ville autour d'un projet de prévention routière auprès des jeunes de la commune. Une intervention de l'ADAV au collège est envisagée. AL.

10 avril : Intervention au collège Pierre-Gilles De Gennes auprès de 180 élèves de cinquième dans le cadre de la prévention routière. Conseils pour se déplacer à vélo en toute sécurité. L'information semble bien reçue et les questions des élèves sont également très enrichissantes pour les intervenants. CB, NL, AL.

### Saint-Saulve

14 février : Rencontre avec les services techniques de la Ville pour évoquer l'arrivée du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en site propre sur la rue Jean Jaurès. Les aménagements cyclables actuels risquent de disparaître sur certains tronçons et les voies bus créées ne seraient pas accessibles aux vélos. Aucune réponse précise n'est apportée par la Ville, qui dépend du SITURV pour ce projet. MA, AL.

5 mars : Rencontre avec la Ville autour du nouveau plan de circulation, en présence du Maire. L'intégration des modes actifs (marche et vélo) devrait être une priorité. La rue Jean Jaurès, axe structurant conduisant vers Valenciennes, est évoquée, mais l'arrivée du BHNS en site propre ne permet aucune garantie sur la place qui sera accordée au vélo. AL.

### Valenciennes

10 janvier : Création d'un collectif «Mobilité pour tous» dans l'agglomération valenciennoise. Son objectif est d'évaluer la mobilité dans les principales communes du valenciennois. Ce groupe, représentant plusieurs associations, comprendra des piétons, jeunes et âgés, des personnes handicapées et des cyclistes. C. Bridelance, N. Lecomte, A. Legrand

24 janvier : Réunion avec les services techniques de la Ville pour évoquer les problèmes rencontrés par les cyclistes dans la ville. La signalisation des double-sens cyclables disparaît progressivement ; des bandes cyclables sont complètement effacées ; l'ADAV n'est plus consultée lors des travaux neufs ; les derniers aménagements de voirie dans la ville ne correspondent pas aux attentes des cyclistes ; la Ville tarde à mettre en place des sas vélos aux feux de circulation ; le stationnement vélo a du mal à se développer au delà de l'hypercentre. La ville, en réponse, demande à l'ADAV de formuler des demandes écrites précises sur tous les points évoqués. MA, CG, AL.

3 avril : Stand d'information à l'Ecole des Techniciens de l'Équipement de Valenciennes, dans le cadre de la S0emaine du développement durable. CB, AL.

11 avril : Réunion du collectif «Mobilité pour

tous». L'ADAV participera à la prochaine action qui se déroulera à Denain le samedi 10 mai. AL.

14 avril : Réunion de préparation de Val'en cycles avec la Ville, qui confirme son soutien logistique et de sa participation à la communication de l'événement. La date du samedi 20 septembre est validée. CG, AL.

### Valenciennes Métropole

27 mars : Réunion autour d'un projet de rénovation ANRU de la Cité Thiers à Bruay sur l'Escaut. La configuration des lieux incite l'ADAV à proposer une zone de rencontre sur tout le quartier. CG, AL.

23 avril : Réunion autour de Val'en cycles pour solliciter un partenariat avec Val métropole. Plusieurs éventuelles modalités d'impliquations de Val métropole sont évoquées (relai de la communication autour de l'événement, prestation en nature à travers un concours...). CG, AL.

### SITURV

28 mars : L'ADAV a effectué une reconnaissance sur le parcours de la nouvelle ligne de tram entre Valenciennes et Vieux-Condé. Beaucoup d'éléments ne correspondent pas à ce qui avait été envisagé, des aménagements cyclables existants ont disparu pour être remplacés par du stationnement voiture, pas toujours justifié, des itinéraires de contournement devaient être mis en place, rien n'a été réalisé. Aucun arceau vélo sur l'itinéraire, aucune station n'en est pourvu. D'une façon générale, pas de prise en compte de l'intermodalité. Les éléments recueillis permettront à l'ADAV de constituer un dossier pour réclamer au SITURV une meilleure prise en compte des cyclistes. CG, CB, MA, AL.



Département du Nord : réfection de la très belle voie verte de la Pèvéle entre Pont à Marçq/Mérignies et Thumeries



Lille : Aménagement en aire piétonne du trottoir côté est du boulevard Lebas avec intégration de traversées cyclables

## CES VÉLOCISTES OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS

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

### Vélo & Oxygen

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

### Capsulkes Cyles

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

### Ride On

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

### Sport'Dep

931 av du gal de Gaulle

### Bondues

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

### Pro Cycles 62

876 avenue de la Libération  
Bruay la Buisnière  
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%.

### Lambersart Cycles

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

### Cycles Wypelier Huygen

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

### Altermove

89 rue Nationale - Lille  
03 62 84 01 01 -5%

### 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

11-13 rue des Arts  
Lille - 03 20 74 17 58. -5%

### Cycles Verbrugge

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

Une cordonnerie fait depuis peu 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 ANTENNES

## ANTENNE LILLOISE

### La Madeleine

14 février : GT Déplacements Doux. Présentation des études des zones 30 du secteur compris entre avenue de la République, rue Gay-Lussac et rue du Ballon. Présentation de l'étude de création de bandes cyclables sur l'avenue de la République entre Romarin et Saint Maur. L'ADAV explique que la bande ne présente un réel intérêt pour les cyclistes que si elle est systématiquement continue jusqu'aux feux de circulation, ce qui n'est pas le cas dans le sens Lille-Marcq-en-Baroeul. Point sur la nouvelle station V'Lille prévue à l'intersection rue Roger Salengro / Pré Cateylan. Point sur les abris vélos sécurisés mis en place par la Ville. L'ADAV demande que la prochaine zone 30 étudiée soit celle du secteur Concorde / Saint Pierre / Pasteur. Brigitte Dewez, CG.

### Lille

14 janvier : GTV. **Stationnement** : nous rappelons la nécessité de réinstaller les arceaux retirés dans le cadre de chantiers (boulevards Montebello, de la Liberté...). Des problèmes de coordinations entre les services de la Ville et de Lille Métropole ont allongé les délais de mise en œuvre, mais l'ensemble sera réinstallé courant 2014. Une liste de 100 nouvelles implantations peut être proposée par l'ADAV après sollicitation des adhérents. Vélostation Lille-Flandres : l'implantation sur la pelouse du Département est confirmée suite à une réunion technique entre les services des collectivités concernées. Nous rappelons notre souhait d'être associés aux prochaines réunions programmées pour une meilleure prise en compte des besoins des cyclistes.

**Aménagements** : l'avenue de Dunkerque fait actuellement l'objet d'une étude pour une requalification. Un projet de bandes cyclables dans la continuité de celles existantes et de pistes sur le pont est évoqué, notamment pour sécuriser la connexion avec le collège Claude Lévi-Strauss. Rue Javary : de nouveaux plans nous sont présentés avec quelques modifications à la marge, notamment une meilleure liaison avec la rue de Tournai et l'avenue Kennedy. Axe Willy Brandt/Chaude Rivière : une réunion technique entre les directeurs de la Ville et de Lille Métropole est prévue pour faire le point sur ce projet présenté une première fois il y a deux ans. Porte des Postes : le projet n'est pas programmable dans sa totalité avant 2015 en raison du coût élevé, mais des parties pourront être réalisées au fur et à mesure. Bd V. Hugo : un projet de couloirs bus-vélos est évoqué, les plans nous seront envoyés rapidement pour avis. Rue du Faubourg d'Arras : les comptages voitures sont moins élevés que prévu, ce qui laisse présager une réalisation rapide sur la partie lilloise (couloirs bus-vélos puis bandes cyclables à l'approche des accès à l'A25). Intégration des double-sens cyclables dans les zones 30 : après la mise en veille des projets pour les rues dont la largeur ne dépasse pas 3,50 m, un consensus est trouvé pour demander un renforcement de la signalisation aux intersections posant un problème de visibilité pour les automobilistes et la perte éventuelle de la priorité pour les cyclistes dans les cas sensibles. Rue du Faubourg de Roubaix : le projet de bandes cyclables dans le sens de la montée doit être présenté prochainement par le Département. Avenue L. Jouhaux : un projet de pistes cyclables est évoqué mais ne nous est pas présenté sur plan. Une continuité en bandes our relier celles existantes semble

toutefois préférable.

**Divers** : le 2<sup>e</sup> axe des cédez-le-passage cyclistes au feu (« tourne-à-droite » et « tout-droit ») sera déployé dans le courant du 1<sup>er</sup> trimestre. Comptage automatique : une nouvelle boucle est installée sur le pont de Fives. De 1<sup>ers</sup> résultats donnent une fréquentation moyenne de 600 vélos par jour. Boulevard de l'Usine : demande pour sécuriser le passage des rails en travers, qui provoquent de nombreuses chutes de cyclistes, l'injection d'une résine pourrait être tenté.

16 janvier : Réunion à la gare Saint Sauveur pour l'organisation de la fête du vélo. J. Beaujean, CG.

20 janvier : Inauguration du nouveau local de l'atelier d'aide à la réparation de vélos, 41 rue Eugène Jacquet, en présence des élus. Une soixantaine de personnes étaient au rendez-vous.

25 janvier : Premier cours de la vélo-école pour adultes, qui aura lieu un samedi sur deux, avec cinq élèves. J. B. P. Huguen.

13 février : Réunion avec la Fédération lilloise du Commerce, de l'Artisanat et des Services (FLCAS) pour l'organisation de la prochaine édition de « mes courses à vélo ». J. B. J. P.

17 février : Animation sur les déplacements à vélo auprès de classes de 5<sup>e</sup> du collège Louise Michel, sous forme d'exposition et questionnaire. J. B. J. P.

17 février : Entretien avec une étudiante de Science Po Lille qui souhaite avoir notre avis sur la prise en compte de nos positionnements quant aux réflexions sur l'intégration des double-sens cyclables à Lille, dans le cadre d'un Master Éthique et philosophie de la durabilité. STT.

17 mars : première séance (sur 4) de vélo-école auprès des CM1-CM2 de l'école Duruy.

18 mars : Réunion pour l'organisation de l'opération « mes courses à vélo », avec les différents partenaires : FLCAS, ville de Lille et V'Lille. J. B. J. P.

20 mars : Rencontre avec un animateur de l'association lilloise Fil à fil qui souhaite proposer des ateliers favorisant la pratique du vélo aux enfants qu'elle reçoit dans le cadre de ses animations. Deux après-midi seront proposées au printemps : exercices de maniabilité en milieu fermé et diagnostic de l'état des vélos puis sortie en groupe. JB, STT.

7 et 8 avril : Sortie vélo dans la rue avec les CM1 et CM2 de l'école Duruy, afin de leur apprendre les bons réflexes pour rouler en sécurité. J. B. J. P. M. Demasure.

8 avril : Réunion avec les bénévoles de la vélo-école pour adultes afin de trouver des pistes de développement. J. B.

18 avril : Réunion avec la Ville autour du mobilier urbain (principalement potelets) qui peut constituer des obstacles dangereux pour les cyclistes. Echanges autour de solutions pour les rendre plus visible (bandes réfléchissantes,...).

### Lomme

28 février : Rencontre avec l'élu en charge des déplacements. Ce dernier regrette de ne pas avoir mis en place un groupe de travail vélo pendant le mandat écoulé et nous informe du souhait de la municipalité d'y remédier après les élections. Droit au vélo fait part de ses priorités en termes d'aménagement cyclable. Une nouvelle date est prise après les élections pour relancer le groupe de travail vélo qui avait fonctionné lors du précédent mandat ... à suivre ! C. Herlin, MA. STT.

### Loos

28 septembre : Réunion pour préparer la mise en place du dispositif cédez-le-passage cycliste au feu. P. Coquerelle, CG.

23 novembre : Nouvelle réunion sur le dispositif cédez-le-passage cycliste au feu. Analyse carrefour par carrefour pour valider ou non la possibilité pour les cyclistes de considérer certains feux comme des cédez-le-passage. PC, CG.

### Ronchin

19 mars : Participation au village de la sécurité routière, organisé par le conseil municipal d'enfants. J. B. J. P.

### Tourcoing

20 janvier : Réunion de travail pour valider les carrefours qui pourront être dotés de « cédez le passage cycliste » aux feux. Certains carrefours peuvent poser des problèmes de visibilité mais dans l'ensemble les deux axes proposés (axe Ouest / Est : bd d'Halluin- Fin de la Guerre – Nationale – Dron et axe Nord / Sud : bd de l'Égalité – Chanzy – Victoire – Pompidou – Av de la Marne) par l'ADAV pourront être équipés en 2014. Y. Paillard, M. A.

10 février : GTV. Les doubles-sens cyclables validés et prévus en travaux en 2014 sont : Paul Doumer, Guillaume de Mortagne, Du Guesclin, Dampierre, Calvaire, Niot, Armentières, Braille. Les aménagements cyclables en étude sont : doubles-sens cyclables sur les rues d'Armentières, de Turenne, Rouget de Lisle, Tonkin. MA.

### Villeneuve-d'Ascq

10 septembre : Réunion avec les services pour faire le point sur les principaux points noirs de la commune suite au dramatique accident de la Pilaterie. MA.

17 septembre : Réunion avec les services de la ville et Lille Métropole pour faire le point sur les projets cyclables prioritaires. Nous sommes toujours en attente de l'accord de RFF pour la réalisation du double-sens de la rue de la Station. Celui de la rue de Wasquehal nécessite la réalisation de plateaux et sera donc reporté à 2014. MA.

8 octobre : Réunion de terrain avec les services de la ville et de Lille Métropole pour définir les lieux d'implantation des arceaux posés dans le cadre de V'lille aux niveaux des arrêts de bus et des stations de métro et tram. MA.

15 octobre : Présentation du projet « centre ville ». Il s'agit d'un projet qui devrait se dérouler sur plusieurs années pour requalifier en profondeur le secteur de l'Hôtel de Ville.

22 octobre : Rencontre avec le Maire pour lui faire part de nos demandes en matière cyclable sur la ville. Promesse d'une rencontre pour balayer l'ensemble de nos demandes et définir celles qui pourront être traitées à terme. MA, G. Laurent.

29 novembre : Réunion avec les services communautaires et de la ville pour l'étude des carrefours qui seront dotés de cédez-le-passage aux feux en 2014 : il s'agit de l'axe Bourderiez – 8 mai 45 – Lannoy et du boulevard de l'Ouest. MA.

### Wattignies

28 janvier : Animation vélo auprès des élèves venant au collège à vélo : séance théorique sur la sécurité à vélo en ville, diagnostic de l'état des vélos puis parcours de maniabilité dans la cour. J. B. J. P.

# L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

## ANTENNE ARRAGEOISE

### Arras

24 avril : 24 avril : Suite aux élections municipales, rencontre avec M. Leturque, maire, et son adjoint pour définir les modalités d'échanges entre Droit au vélo et la ville pour ces six prochaines années. Ce fonctionnement devrait faciliter les échanges. M. Leturque affirme son souhait de nous associer à la politique cyclable de la ville et, pour faciliter les échanges, nos relations se feront dorénavant directement avec le directeur général des services et l'élu référent en charge de la mobilité. O. Jandot

### Communauté urbaine d'Arras

7 avril : Point avec les services de la CUA sur les projets d'aménagements. La route de Béthune à Sainte Catherine sera en partie dotée d'aménagements cyclables unidirectionnels conformément au souhait de l'ADAV. Une piste dans le sens sortant de la ville et une bande dans le sens entrant. L'ADAV demande que la piste conserve le même régime de priorité que la voie qu'elle longe. Un double-sens cyclable sera réalisé sur la rue Aristide Briand. L'ADAV demande quelques adaptations pour y sécuriser les cycles (marquage renforcé, feux tricolore à son débouché...). Le plan sera modifié suite à nos demandes et devrait nous être soumis pour validation. Discussion sur l'aménagement en cours de la RD 60, rue Estenne Cauchy à Saint Laurent Blangy. L'ADAV dénonce l'aménagement qui ne correspond pas au projet qui nous avait été indiqué comme validé suite à différentes réunions avec la ville, la CUA et le Département... O. J, M. Anceau.

### Saint-Laurent-Blangy

30 janvier : rencontre avec Nicolas Desfachelle alors seul candidat à la mairie de St Laurent Blangy (et maire actuel) pour discuter de la politique cyclable de la ville. Étant lui-même cycliste du quotidien et utilisateur des transports en commun, il a affirmé sa volonté d'améliorer sur son mandat les aménagements cyclables sur la commune et de travailler en lien avec la CUA pour faire avancer les projets (en particulier pour l'accès à la gare d'Arras et pour l'aménagement du chemin de halage de la Scarpe). P. Tittlein

## ANTENNE BÉTHUNOISE

### Béthune

15 octobre : Réunion d'adhérents : plan vélo 2013, bilan du salon de la participation au salon des associations de Béthune, sorties vélo, organisation de l'opération éclairage, concertation avec le SMT Artois-Gohelle et le CG62, voie verte sur le chemin de halage entre Essars et La Gorgue

### SMT Artois Gohelle

28 janvier : Réunion de terrain pour échanger sur les aménagements (en particulier les traversées cyclables) prévus dans le cadre d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la rue de l'Université et la rue Delbecque à Beuvry. CG, STT.

5 février : Réunion d'échanges au sujet de la Maison du vélo de Lens. Présentation de ce nouveau service (location de vélos courte et moyenne durée, gardiennage) et échanges autour de l'implication de l'ADAV (mise à disposition d'outils de communication : fiches conseils). Benoît Cierniak, CG.

## ANTENNE LENSOISE

### Béthune

15 avril : Rencontre avec Benoît Cierniak, qui quitte sa fonction de correspondant local, et Arnaud Pavy, adhérent et candidat à cette fonction à partir de l'automne 2014. CG.

## AUTRES

### ADAV

7 janvier : réunion de relance d'un groupe balade. JP, MA, Véronique Fafeur, Eric Maquet

20 janvier : Inauguration du nouveau local de l'atelier d'aide à la réparation et à l'entretien des vélos, 41 rue Eugène Jacquet, mis à disposition par la Ville de Lille. Discours des élus en charge de ce dossier et présentation du fonctionnement de l'atelier. Une soixantaine de personnes étaient au rendez-vous.

13 février : préparation de l'édition 2014 de l'opération « mes courses à vélo » avec la FLCAS. JP, JB

10 mars : rencontre d'un parent d'élève du Collège de Cysoing pour préparer une intervention de l'ADAV dans le cadre d'un PGED. JP, STT

15 mars : Assemblée Générale de l'ADAV. Présentation des rapports moral et financier 2013, vote et élection du Conseil d'Administration, présentation de l'état d'avancement de la cartographie collaborative et du film d'animation à destination des scolaires.

18 mars : rencontre des partenaires (Ville de Lille, Transpole, FLCAS) pour préparer l'édition 2014 de « mes courses à vélo ». JP, JB

19 mars : Réunion de préparation de la Fête du vélo avec les adhérents. Présentation du programme, point sur la communication, échanges sur les propositions des adhérents et sur les différentes activités où il existe des besoins en bénévoles (tâches à réaliser avant et pendant l'événement). JB, CG, adhérents.

25 mars : Projet de refonte du site droitauvelo.org en s'inspirant de la structure du site ecomobilite.org créé l'année dernière. C. Bilasco, STT, G. Wauquier.

11 avril : animation lors du Ludicode organisé par la Ville d'Halluin. JP

14 avril : Souhait d'une adhérente de Boulogne sur Mer de créer une antenne sur la

ville afin d'initier une dynamique pour y favoriser l'usage du vélo. Mise en relation avec le représentant de l'antenne dunkerquoise. STT.

24 avril : Réunion avec les bénévoles de l'atelier lillois d'aide à la réparation. Retour sur son fonctionnement depuis l'ouverture du nouveau local de la rue Eugène Jacquet.

### Lille 3000

16 janvier : Réunion de préparation de la Fête du vélo, samedi 31 mai à la Gare Saint Sauveur. Lille3000 informe l'ADAV que Floralille se tiendra en même temps que la Fête du vélo, avec une installation qui occupera une partie de l'esplanade. JB, CG.

18 février : Réunion de préparation de la Fête du vélo avec le service communication. JB, CG.

12 mars : Présentation de la Fête du vélo à l'occasion de la « Coopérative Saint Sauveur » (lancement du Printemps 2014 à Saint Sauveur). CG.

### CEREMA

19 mars : Rencontre avec le correspondant vélo. Discussion sur nos attentes pour faire évoluer la législation cyclable : marquage systématique des traversées cyclables, mixité piétons-vélos à envisager sur certains espaces contraints comme cela se fait dans la quasi-totalité des pays (ponts, traversée de localité rurale...). MA., STT., CG.

### MRES

28 août : Préparation de la participation à la mobilisation nationale « Non à la disparition des associations ». Plusieurs événements sont programmés dont l'organisation d'un pique-nique à Lille. STT.

29 novembre : Assemblée Générale. Création d'une commission Animation du réseau qui pourrait venir alimenter les réflexions sur ce travail au sein même de l'ADAV. STT.

### openstreetmap

9 janvier : présentation par le service Voirie

de Lille Métropole d'un outil de signalement (DIVA) des besoins en entretien courant du réseau routier de l'agglomération, auquel l'ADAV pourrait être associé afin de faire remonter les problématiques identifiées par les cyclistes.

15 janvier : groupe de travail cartographie avec les administrateurs de l'ADAV.

23 janvier : formation des adhérents douaisiens et de la Mission Bassin Minier à l'utilisation et l'alimentation de la cartographie des aménagements cyclables via OSM.

11 mars : formation des adhérents valenciennois à l'utilisation et l'alimentation de la cartographie des aménagements cyclables via OSM. JP, AL.

29 mars : formation des adhérents du territoire LMCU à l'utilisation et l'alimentation de la cartographie des aménagements cyclables via OSM.

4 avril : présentation du projet de cartographie aux responsables de la boutique des sciences de Lille I. JP.

23 avril : Point sur le projet avant présentation aux administrateurs de l'ADAV pour validation de la représentation graphique et perspectives de développement. PP, JP, STT.

### SIZIAF

9 janvier : Réunion de travail pour échanger sur les aménagements prévus dans le cadre de la création d'une voie verte sur le boulevard Est du Parc des Industries Artois-Flandres, du chemin de halage à la rue du Général de Gaulle à Billy Berclau. Discussions et propositions de traitement des différentes intersections et des traversées. CG, STT.

# L'ADAV Y ÉTAIT

## CENTRE RESSOURCE RÉGIONAL EN ÉCOMOBILITÉ

### ÉCOMOBILITÉ →

14 janvier : PDES. Préparation d'une intervention en conseil d'élèves du lycée Montebello avec l'un des conseillers pédagogiques pour inciter les lycéens à traiter de la mobilité dans leurs projets, afin de gagner en autonomie suite à l'absentéisme élevé en lien avec les dernières grèves du réseau de transports en commun. STT.

15 janvier : ecomobilité.org travail de refonte du site pour une meilleure visibilité des acteurs-relais. JP, STT, G. Wauquiez.

23 janvier : ESS. Présentation d'un projet de café-atelier vélo, appelé Cycle get lost – Copérative vélocipédique lilloise, à Lille quartier Moulins porté par quatre jeunes en reconversion professionnelle. Il consisterait en un lieu offrant un service de réparation des vélos et un café équipé d'une « médiathèque » ainsi qu'une boutique proposant des équipements spécifiques. STT.

24 janvier : PCT. SCOT du Douaisis. Rencontre en binôme avec Déclic Mobilité (du réseau d'entreprises Alliances) de l'animatrice du plan climat du Douaisis pour imaginer des pistes de réflexion afin d'inciter les acteurs du territoire à mettre en place des actions de mobilité alternative. STT.

31 janvier : PDES. Débriefing avec le GRAINE de la journée d'études organisée fin octobre et perspectives pour une prochaine rencontre. D'après les avis recueillis lors de cette journée, il nous semble opportun de proposer un temps d'échanges plus axé sur une mise en pratique permettant aux acteurs d'être opérationnels. JP, STT.

3 février : PDES. Rencontre avec les chargés de suivi du plan cyclable du Département du Nord qui travaillent actuellement à l'élaboration d'un cahier des charges pour inciter les collèges à mettre en œuvre des actions d'écomobilité scolaire en lien avec les requalifications possibles des accès des établissements. Une première liste de 10 collèges pourrait être proposée. STT.

4 février : Lancement de la plateforme Déclic Mobilité portée par le Réseau Alliances, visant à faciliter les échanges entre entreprises pour mettre en œuvre des actions d'écomobilité. STT.

11 février : 2e réunion de préparation de la prochaine journée d'études avec le GRAINE. Choix d'un jeu de rôle pour permettre aux participants une bonne prise en main des questions liées à la mise en place de plans de déplacements scolaires. Idée de faire appel à l'association Le Pas de Côté (jeux coopératifs) pour l'animer. JP, STT.

12 février : ESS. Présentation avec l'APES du projet Livicote qui vise à mettre en place des pôles de services regroupant des offres de mobilité diverses telles que l'autopartage, le covoiturage, le prêt de vélos et disséminés sur les secteurs ruraux de territoires tels que l'aire métropolitaine lilloise et le Bassin Minier.

4 mars : PDES. Organisation par le service Mobilité de Lille Métropole d'une réunion à destination des communes afin de faire le point sur les projets et imaginer suites à la mission régionale. STT.

5 mars : PDES. Rencontre avec deux étudiantes en Master Science de l'éducation pour devenir conseillères pédagogiques, à la recherche d'informations et de matière pour mettre en place une animation visant à faire la promotion de l'écomobilité scolaire. STT.

6 mars : ecomobilité.org suite travail de refonte du site. JP, STT, GW.

19 mars : Entretien avec un représentant de la société Newteon qui souhaite proposer des services de location de vélos à assistance électrique en région. STT.

20 mars : PCT. Pays du Cambrésis. Réunion du groupe de travail portant sur l'aménagement du territoire et les transports. L'objectif est de réactualiser les objectifs par un diagnostic des actions en cours ou en projet sur le territoire. De nombreux points sont abordés, dont l'existence de projets d'éco-quartiers (Iwuy, Ors et St Hilaire lez Cambrai), la nécessité de prendre en compte le schéma cyclable mis en œuvre par le Département et le pôle gare en projet à Cambrai. Nous informons que : le Département prévoit d'équiper le secteur d'une boucle de comptage automatique sur la RD 630, qui permettra d'en savoir davantage sur la pratique du vélo ; des entreprises lilloises commencent à s'intéresser à la livraison du dernier kilomètre en vélo-cargo ; l'ADAV élabore actuellement une carte collaborative des aménagements cyclables qui pourrait savoir à la fois aux usagers et aux élus/techniciens pour leur faire prendre conscience des besoins en infrastructure. Nous proposons d'animer des temps de travail à destination des élus et des collectivités pour les inciter à prendre des mesures en faveur de la marche et du vélo. STT.

27 mars : Préparation de la journée d'études organisée avec le GRAINE en associant l'association Le Pas de Côté à nos réflexions. JP, STT.

27 mars : Agence d'Urbanisme de Lille. 1e rencontre avec le chargé d'études Mobilité qui nous présente les recommandations proposées par l'agence aux communes du territoire, en lien avec le SCOT en redéfinition. Nous abordons également les demandes que nous formulons pour une bonne intégration du vélo dans les projets d'urbanisme (réduction de la place de la voiture, intégration d'infrastructure cyclable...). Des entretiens avec les maires des communes seront programmés dans le courant de l'année, et l'agence pourrait s'appuyer sur nos propositions pour une bonne prise en compte par les élus. L'ADAV sera associée pour formuler des avis dans l'élaboration du SCOT. MA, STT.

28 mars : PDES. Préparation avec une représentante de l'association des parents d'élèves



Refonte du site ecomobilité.org

d'une réunion de présentation d'un projet de pédibus au 1er cycle de l'école Jenner à Hellemmes, JP, STT.

31 mars : Rendez-vous téléphonique avec la représentante du Département du Pas de Calais pour préparer son intervention sur le plan de déplacements scolaires en cours au collège de Pernes, en introduction de la journée d'étude. STT.

9 avril : Éco-événements. Dernière rencontre du collectif finalisant la mission de la CRESS pour l'animation de la dynamique en région. Les membres du collectif regrettent que la mission ne soit plus soutenue malgré la dynamique initiée ces dernières années et les besoins exprimés par les acteurs. STT.

9 avril : ecomobilité.org Réflexion sur les aménagements à apporter au site afin de le rendre plus participatif pour en faire une réelle plateforme d'échanges et l'adapter aux différents formats de terminaux par un dispositif « responsive ». JP, STT, GW.

10 avril : PDES. Rencontre entre le service Mobilité de Lille Métropole, la DSDEN et l'USEP pour imaginer des actions afin d'inciter les établissements scolaires à mener des actions de promotion du vélo. STT.

14 avril : PDES. Réunion à destination des parents d'élèves de l'école Jenner à Hellemmes pour leur présenter le projet de pédibus imaginé par l'association des parents, en présence du 1er adjoint au maire. STT.

15 avril : Observatoire du Climat animé par le CERDD. Présentation et échanges des conditions de la gestion et de la diffusion des données. STT.

23 avril : PDES. Dernière réunion de préparation des partenaires pour l'organisation de la journée d'études. JP, STT.

24 avril : PDES. Journée d'étude-atelier. Une trentaine de participants, provenant principalement des collectivités. Organisation de la journée : introduction avec un film sur la réappropriation des rues par des enfants à Amsterdam en 1972, présentation par le CG62 en binôme avec le CAUE des avancées du PDES de Pernes, jeu de rôle animé par le Pas de Côté puis échanges sur les besoins des acteurs. JP, STT.

#### ABRÉVIATIONS ET SIGLES

APES : Acteurs Pour une Économie Solidaire  
 ARS : Agence Régionale de Santé  
 CERDD : Centre Ressources du Développement Durable  
 CEREMA (ex-CETE) : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement  
 Copil : COmité de PILotage  
 Cotech : COmité TECHnique  
 DSC : Double-Sens Cyclable  
 DSDEN : Direction des services départementaux de

l'Éducation Nationale  
 ESS : Économie Sociale et Solidaire  
 GTV : Groupe Travail Vélo  
 MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités  
 PC(ET) : Plan Climat (Énergie) Territorial  
 PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise  
 PDES : Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire  
 PDU : Plan de Déplacements Urbains  
 PLU : Plan Local d'Urbanisme

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale  
 SITURV : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Valenciennois  
 SIPES : Syndicat Intercommunal pour l'Enseignement Supérieur  
 SIZIAF : Syndicat Intercommunal  
 Zone Industrielle Artois Flandres  
 USEP : Union sportive de l'enseignement du premier degré  
 VLS : Vélos en Libre Service

22 janvier & 28 mars : Rencontre des services communication et sport autour de la Fête du vélo. Dans le cadre de la Fête du tour (événement préalable au Tour de France), une balade à vélo sera organisée par Lille Métropole pendant la Fête du vélo. J.B. CG.

### Direction de la Mobilité

21 janvier : Présentation du projet d'aménagement du carrefour du Fer à Cheval à Croix à la limite avec Roubaix. L'idée est de rendre plus urbain ce carrefour du Grand Boulevard en supprimant les latérales et en réduisant les voies de circulation. L'ADAV est très favorable à ce projet et propose quelques adaptations pour y faciliter la circulation des cyclistes. MA.

5 février : Réunion de travail sur l'étude « vers une métropole cyclable – 2020 ». Après relecture intégrale de l'ensemble des propositions d'aménagements pour les liaisons du schéma directeur et des points durs, l'ADAV apporte de nouvelles précisions sur le travail rendu par le bureau d'étude mandaté par LMCU. MA.

12 février : Copil de restitution de la démarche Bypad qui vise à évaluer la politique cyclable de Lille Métropole. La nécessité d'un budget de l'ordre de 80 millions d'euros pour les 6 prochaines années est mise en évidence. Si LMCU se distingue pour la qualité de sa concertation avec les usagers les actions de sensibilisations envers des publics cibles sont à promouvoir ainsi que la résorption des points durs et la continuité du réseau cyclable par ailleurs bien développé. MA, STT.

14 février : Cotech sur l'étude du carrefour du Fer à Cheval en présence du maire de Croix. Les principes généraux sont validés ainsi que les propositions d'adaptation de l'ADAV. MA.

17 février : Première réunion de travail pour la mise à jour de la carte papier des aménagements cyclables de Lille Métropole.

27 février : Dans le cadre du micro PDU de la couronne roubaisienne, Lille Métropole a mandaté un bureau d'étude pour plancher sur les possibilités d'aménagements cyclables sur la RD952 entre Hem et Lys les Lannoy. Cet axe du schéma directeur cyclable est une priorité du territoire et de l'étude « vers une métropole cyclable ». Droit au vélo fait part de ses observations : bande cyclable dans le sens de la montée sur la rue J. Guesde à Hem, traversée de Lannoy conseillée par la rue des Rempart (implique la pose d'une signalétique directionnelle, traitement à Lys les Lannoy avec des bandes cyclables du pont qui enjambe l'Antenne Sud. MA.

11 mars : Nouvelle réunion de travail pour la mise à jour de la carte des aménagements cyclables. MA

31 mars : Micro PDU de la couronne roubaisienne. Présentation, sur plan, par le bureau d'étude des principes d'aménagements proposés par l'ADAV pour le traitement de la RD 952 (HEM-Lys). MA.

31 mars : Nouvelle réunion de travail pour la mise à jour de la carte des aménagements cyclables. MA.

14 avril : Dans le cadre du micro PDU du ter-

ritoire Nord Lys qui s'étend sur six communes (Comines, Wervicq-sud, Bousbecque, Warneton, Deulémont et Linselles), l'ADAV participe à une visite de terrain à vélo avec les services communautaires et le bureau d'étude mandaté pour mieux appréhender la réalité et les dysfonctionnements des aménagements cyclables existants. L'ADAV fait également part de ses souhaits en termes d'aménagement. MA.

17 avril : Cotech micro PDU Nord Lys. L'ensemble de la thématique mobilité est présenté. Sur le plan cyclable, les éléments abordés lors de la visite de terrain sont repris et l'ADAV réaffirme ses priorités : desserte des centres-villes, traitements des franchissements de la rocade de la Lys, amélioration de la visibilité de la voie verte de la Lys, jalonnement cyclable et contrainte sur le trafic parasite sur le réseau secondaire. MA.

17 avril : Micro PDU de la Couronne Sud. Réunion thématique centrée sur la voirie et les modes doux. Le but est de balayer les caractéristiques et les projets du territoire (Loos, Emmerin, Houplin-Ancoisne, Noyelles les Seclin, Seclin, Templemars, Wattignies, Fâches-Thumesnil, Vendeville, Ronchin, Lezennes, Lesquin, Fretin) afin d'apporter au bureau d'étude mandaté la vision la plus complète de la situation du territoire et des besoins. L'ADAV fait part des besoins cyclables. MA. STT.



*Nous espérons qu'après les voies vertes et véloroutes, le réseau cyclable principal sera lui aussi rapidement jalonné.*

### Direction de l'Espace Naturel

30 janvier : Cotech sur la signalisation des véloroutes et voies vertes (VVV). L'ENLM adoptera la signalisation directionnelle cyclable réglementaire pour ses VVV. La Deûle entre Lille et la Lys, le Canal de Roubaix, la véloroute de Paris-Roubaix (val de Marque et liaison entre Villeneuve d'Ascq et Roubaix par Hem et Lys les Lannoy) seront traités prioritairement. Il s'agit là d'une très vieille demande de l'ADAV.

26 mars : Suite au cotech et aux documents qui seront ensuite diffusés, Droit au vélo demande à rencontrer les services de l'ENLM pour faire part de ses observations. Droit au vélo demande que le jalonnement indique l'ensemble des localités traversées ainsi que le centre-ville des localités traversées par les VVV. Ces propositions suscitent l'accord de Lille Métropole. Droit au vélo fera donc une liste exhaustive des modifications qu'elle souhaite sur le projet de jalonnement initialement proposé. MA. STT.

18 avril : Cotech sur la signalétique informative qui sera disposée le long des VVV. L'ADAV demande que les plans de situation

reprennent le fond de la carte des aménagements cyclables afin de permettre à un cycliste circulant sur le chemin de halage de repérer les aménagements cyclables qui lui permettront de rejoindre le centre ville ou la gare la plus proche. Cette proposition est validée. MA, STT.

### Unité Centrale

13 mars : Wambrechies. Réunion de travail, en présence du maire de Wambrechies ; sur le projet d'encorbellement du pont de la rue de la Distillerie qui enjambe la Deûle. L'aménagement envisagé doit sécuriser les piétons et les cyclistes. Droit au vélo demande un traitement unidirectionnel des cheminements cyclables. Une nouvelle réunion est programmée en juin pour étudier cette possibilité. MA.

### UTRVA (Roubaix – Villeneuve d'Ascq)

27 mars : Réunion de travail sur les projets de voiries du secteur : Villeneuve d'Ascq, des couloirs-bus + vélo seront réalisés sur la rue du Blason. Zones de rencontres rue des Wattines à Péronnes et rue Victor Provo à Willems. Roubaix, couloirs bus+ vélo en amont du carrefour à feux sur la rue de Tourcoing. MA.

### UTML (Unité Territoriale Marcq – La Bassée)

30 janvier : Copil micro PDU Bois-Blancs, Marais et Mon à Camp (Lille et Lomme). Prévision de l'arrivée à l'échance 2025 de 6000 nouveaux habitants et 2700 nouveaux logements, dont la moitié seront déjà présents fin 2015. Le bureau d'études propose la mise en œuvre du stationnement réglementé sur la quasi totalité du secteur d'étude. Cette proposition est soutenue par l'ADAV, qui précise qu'il s'agit de l'un des seuls leviers permettant un réel report massif vers les modes actifs et les transports en commun. Nous répétons également notre souhait de bénéficier d'un traitement favorable à la circulation des vélos sur le quai Hegel, et demandons un traitement correct des insertions des pistes cyclables existantes avenue de Bretagne et l'intégration de poches de stationnement vélo de courte durée dans la partie résidentielle du secteur étudié. La réalisation de bandes cyclables sur le pont Kuhlmann en liaison avec Loos à l'ouest par le Département est également abordée. Le projet de la LINO semble quant à lui compromis en raison des coûts élevés communiqués par RFF pour le déplacement des voies de chemin de fer à l'est de la « raquette » de Délivrance. STT.

*poursuite de l'implantation d'abris à vélos sécurisés dans les gares par la Région et la SNCF*



13 janvier : Réunion pour faire le point sur les propositions d'aménagements susceptible d'être mise en œuvre pour faciliter la desserte à vélo des collèges de Ternois (Auxi le Château, Saint Pol sur Ternoise, Pernes, Avesnes le Comte, Aubigny en Artois, Frévent, Heuchin). MA.

18 février : Ardres. Réunion avec les services du Département pour analyser les cheminements à valoriser pour la desserte du collège. L'ADAV fait part de son expertise dans la proposition d'aménagements cyclables et de sécurité auprès de la MDI. MA.

21 février : Rencontre avec la MDI d'Arras pour analyser le projet de piste cyclable le long de la RD 60 entre Tilloy et Beaurains. Le projet consiste en une piste cyclable bidirectionnelle qui répond aux attentes de l'ADAV. Toutefois des adaptations seront réalisées dans le traitement envisagé de la piste pour faciliter l'intégration des cyclistes sur les giratoires qui marquent ses extrémités. MA. P. Tittlein.

20 mars : Participation à une journée d'échanges entre les départements du Nord et du Pas de Calais sur les politiques mises en œuvre pour faciliter l'usage du vélo dans les collèges. Présentation de l'étude des déplacements à vélo autour du collège d'Ardres. MA, JP

04 avril : Billy-Montigny – Lens. Visite de terrain avec les services des départements du Pas de Calais et du Nord et de la Région pour repérer le parcours de la balade qui sera proposée en septembre aux participants des rencontres des Départements et Régions Cyclables qui se déroulera à Lille. Le parcours empruntera une partie de la voie verte du Bassin Minier. Cette visite est l'occasion de solliciter des améliorations sur cette voie verte (traitements de carrefours, suppressions de bordures...) MA.

6 février : recherche d'interventions pour promouvoir le vélo auprès des lycéens. JP, JB, J-P Verhille

17 janvier : réunion de suivi de la convention ADAV / Région.

26 mars et 3 avril : Point sur la convention Région avec la Direction transports sur les volets tourisme, lycées et TER. JP, MA, CG



7 janvier : Réunion avec l'Unité Territoriale de Douai pour définir les lieux d'implantation de compteurs permanents ou mobiles dont souhaiterait se doter le Département. La priorité serait donnée au Pont de Lille et au Pont de Cambrai à Douai. MA.

9 janvier : Réunion avec l'Unité Territoriale de Cambrai pour définir les lieux d'implantation de compteurs permanents ou mobiles dont souhaiterait se doter le Département. La priorité serait donnée à la RD 630 à Escaudoeuvres et à la RD 49 à Tilloy. MA.

10 janvier : Réunion avec l'Unité Territoriale d'Avesnes pour définir les lieux d'implantation de compteurs permanents ou mobiles dont souhaiterait se doter le Département. La priorité serait donnée au Pont de Paris à Maubeuge à la piste cyclable de Rousies. MA.

10 janvier : Réunion avec l'Unité Territoriale de Valenciennes pour définir les lieux d'implantation de compteurs permanents ou mobiles dont souhaiterait se doter le Département. La priorité serait donnée au Pont Jacob à Valenciennes, aux couloirs-bus + vélo de Denain, à la piste de Thiant et aux principales RD autour de Valenciennes et St Amand. MA.

14 janvier : Réunion avec l'Unité Territoriale de Lille pour définir les lieux d'implantation de compteurs permanents ou mobiles dont souhaiterait se doter le Département. La priorité serait donnée aux secteurs non pourvus par les compteurs de Lille Métropole : Faubourg d'Arras à Lille, bd Industriel à Tourcoing, liaison Hem-Forest...MA.

15 janvier : Réunion de travail entre les représentants de la SEM de la Haute Borne à Villeneuve d'Ascq et les services de Département pour le traitement cyclable du giratoire Tieléni / Doumer. L'ADAV regrette le fait de ne pas avoir été associé aux aménagements en cours par le SEM le long de la rue Paul Doumer (RD 952). Quelques adaptations seront apportées pour faciliter la traversée au droit du giratoire et la réinsertion de la piste sur la rue Paul Doumer face à la caserne des pompiers. MA.

27 janvier : RD 57, Verlinghem, présentation du projet de voirie. L'ADAV regrette que l'aména-

gement cyclable ne soit pas continu et dénonce l'implantation d'îlots séparateurs centraux qui occasionnent un danger pour les cyclistes...MA.

28 janvier : Réunion avec l'Unité Territoriale de Dunkerque pour définir les lieux d'implantation de compteurs permanents ou mobiles dont souhaiterait se doter le Département. La priorité serait donnée aux RD 635 à Coudekerque, à la RD 601 à Loon Plage, aux centres de Bailleul et Hazebrouck...MA.

3 février : COPIL sur le projet d'aménagement cyclable de la rue Jean Jaurès à Villeneuve d'Ascq (du giratoire de la Pilaterie à la limite de Croix) en présence de M. Manier, 1er VP voirie au Département, de M. Caudron, Maire de Villeneuve d'Ascq, M. Quiquet, 1er VP Transport à LMCU. Le projet étudié conjointement entre le CG 59, LMCU et l'ADAV est présenté aux élus. L'avis de l'ADAV est systématiquement sollicité lors de la présentation. Le principe d'une piste cyclable sur le pourtour du giratoire ainsi que sur le franchissement de l'autoroute est adopté ais devra encore être affiné. Si la continuité d'un cheminement cyclable semble réaliste entre les bd de l'Ouest et Albert 1er, l'aménagement de la rue Jean Jaurès entre Albert 1er et Croix pose encore question. L'ensemble de travaux est estimé à environ 2 millions d'euros. Une première tranche pourrait être le traitement du giratoire. MA.

10 mars : Préparation d'actions visant à sensibiliser les élèves du collège Paul Eluard à Cysoing à la prise en main des outils permettant la création d'itinéraires vélo. JP, STT.

11 mars : Réunion de travail. Etude et avis sur différents aménagements cyclables : traitement de la piste cyclable sur le pourtour du giratoire de Strazeele dans le cadre du contournement de Pradelles ; piste cyclable qui permettra le franchissement de l'A 26 au niveau de l'échangeur de Steenvoorde ; projet de liaison cyclable sur la RD 800 entre Maubeuge et Hautmont ; traitement de la traversée de Bachy avec suppression de l'îlot central au profit d'une bande cyclable ; piste cyclable à Ronchin sur la RD 48 (site de la Camif). MA.

20 mars : rencontre à Ardres avec les départements du Nord et du Pas de Calais pour échanger sur les pratiques en termes d'écomobilité scolaire : prise en compte du vélo dans les aménagements pour la desserte des collèges, sensibilisation des collégiens. MA, JP.

24 mars : Étude du projet de réfection du parvis de la gare du Quesnoy et de l'aménagement cyclable projeté. L'ADAV demande des aménagements unidirectionnels et des abaissés de bordures pour faciliter l'accès aux quais. MA.

1er avril : animation au lycée Yourcenar de Beuvry dans le cadre de la Semaine du Développement Durable. JP, Daniel Dourlens, Christophe Abraham

3 avril : animation au lycée Paul Duez de Cambrai dans le cadre de la Semaine du Développement Durable. JP

10 avril : Participation de l'ADAV à l'audit des associations d'usagers par la Région dans le cadre de sa négociation avec la SNCF pour la

négociation de sa nouvelle convention TER. L'ADAV fait part de ses souhaits concernant le stationnement des cycles en gares, l'embarquement des vélos dans les TER et les bus de substitutions, l'information de l'utilisateur et l'accessibilité aux gares. MA.

10 avril : préparation de la semaine de la mobilité organisé par le Conseil Régional du 2 au 6 juin. L'ADAV proposera du marquage contre le vol et une remise en selle. JP



*Pour ces activités, l'association recherche souvent des bénévoles.*

## Les ateliers de réparation :

- à Arras tous les 1<sup>ers</sup> jeudis du mois de 14h à 17h et le 3<sup>e</sup> samedi du mois de 9h à 12h ;
- à Lille, tous les mardis de 18h30 à 20h30 et le 1<sup>er</sup> samedi du mois de 10h à 12h ;
- à Dunkerque mercredi 28 mai de 18 à 20h et samedi 14 juin de 9 à 11h à la Maison de l'Environnement.

**Samedi 24 mai**, fête du vélo à Arras, place des Héros.

**Dimanche 25 mai à Lille**, conférence-découverte La Nouvelle-Zélande à vélo (plus d'infos en page 8).

**Samedi 31 mai à Lille**, fête du vélo à la Gare Saint-Sauveur : animations, broc à vélos, parade avec fanfare à vélo, convergences.

**Samedi 31 mai et dimanche 1<sup>er</sup> juin à Grande Synthe**, Droit au vélo au Salon du Vélo

**Dimanche 1<sup>er</sup> juin à Villeneuve d'Ascq**, rando Fête du Tour

**Jeudi 3 juin à Arras**, atelier Mobilité dans les PLUI par le CEREMA (voir p.13), infos sur ecomobilite.org

**Jeudi 26 juin à Lille**, conférence régionale santé-environnement par l'ARS, infos sur ecomobilite.org

**Samedi 24 mai à Dunkerque**, balade à la découverte des aménagements. Départ 10h place Jean Bart.

**Samedi 28 juin à Dunkerque**, table ronde sur le vélo urbain à la Maison de l'environnement à 10h.

**Mercredi 2 juillet à Lens**, conférence sur la « politique cyclable »

**Samedi 20 septembre à Valenciennes**, Val'en cycles : animations et parade.

**Dimanche 28 septembre à Ferrières-la-Grande**, fête de la Nature, stand d'information et marquage contre le vol des vélos

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

**Les articles pour le prochain heurOvélo, le n°76, doivent nous parvenir avant le 21 août**

**Journal dérailleur**  
**l'heurOvélo**

l'heurOvélo, journal dérailleur, est édité par l'association Droit au vélo - ADAV 23, rue Gosselet 59000 Lille.  
Tél : 03 20 86 17 25 ; fax : 03 20 86 15 56  
Courriel : info@droitauvelo.org - Site : www.droitauvelo.org

## Le retour de la bicyclette

Frédéric Héran



Comment le vélocipède a-t-il concurrencé le cheval ? Pourquoi les Hollandais roulent-ils plus à vélo que les Français ? La voiture est-elle vraiment plus rapide que la bicyclette ? Que faut-il penser des vélos en libre-service, des vélos pliants, du vélo à assistance électrique ? La multiplication des pistes cyclables suffit-elle à relancer la pratique ?

Retraçant le parcours de la bicyclette, depuis la draisiennne du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'aux prototypes du XXI<sup>e</sup>, en s'intéressant à son environnement économique, culturel et social autant qu'à ses aspects techniques, Frédéric Héran, chercheur en économie des transports, raconte une autre histoire des déplacements urbains.

Éditions La Découverte

## Le Pouvoir de la pédale

Olivier Razemon

La bicyclette ne se réduit pas à la Paulette d'Yves Montand ni à l'écologie bien-pensante des bourgeois-bohèmes.

Le vélo permet d'aller plus vite, de changer de braquet. Il décroïssonne les villes, accélère le cheminement des plus humbles et ralentit celui des puissants, maintient tout ce petit monde en bonne santé, sans coûter bien cher à la collectivité.

Dans « Le pouvoir de la pédale », Olivier Razemon explique pourquoi et comment le vélo soigne nos sociétés cabossées.

Éditions Rue de l'Echiquier



Dans le cadre de la Fête du Vélo et à l'occasion de la sortie de leurs ouvrages respectifs, Frédéric Héran et Olivier Razemon nous feront l'honneur de participer à un débat autour de la place du vélo en ville le samedi 31 mai à Lille, Gare Saint-Sauveur, à partir de 16h30



## Envie de balades dans le coin ? Découvrez la Lys à vélo !



Entre Pas-de-Calais, Nord et Belgique, suivez la Lys grâce au guide La Lys en roue libre, paru en 2013 aux éditions Ouest France. Michel Bonduelle vous emmène de la source de la Lys jusqu'à Gand en quatre étapes : de quoi pédaler tranquillement sur plus de 200 km avec cartes, textes et photos.

Ce guide a été réalisé en partenariat avec les

associations Lys sans Frontières, Nord Tourisme et Toerisme Leiestreek. Et il est gratuit ! Deux manières de l'obtenir :

- Dans les offices de tourisme des 7 vallées à Hesdin, de Béthune, Aire-sur-la-Lys, Lys Romane à Lillers, Vallée de la Lys à Merville, Armentières, Wambrechies et Lille.
- En envoyant un courrier contenant une enveloppe format A5 ou A4 affranchie pour 250 g (2,65 €) à votre nom et adresse, à l'adresse suivante : Lys sans Frontières – 3335, rue de la Lys – 62840 Saille-sur-la-Lys.

Chloë Grépinet

Commission paritaire ISSN 12510602 ; Périodicité quadrimestrielle. Conception ADAV. Le numéro : 2 €, gratuit pour les adhérents. Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication : Philippe Delrue

Rédacteur en chef : Hervé de Cagny

Maquette : Sébastien Torro-Tokodi

Illustrations : couverture Emmanuel Goulliart, p. 2 Laurent Libessart

Relecteurs : Hervé de Cagny.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Junie Beaujean, Jean-Pierre Castier, Philippe Delrue, Élise Défossez, Frédéric Devred, Jean Dewavrin, Patrick Eillum, Chloë Grépinet, Frédéric Héran,

Olivier Jandot, Alain Legrand, Bruno Macke, Laura Murphy, Amélie Poireau, Judicaël Potonnet, Pierre Tittlein, Sébastien Torro-Tokodi.

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

Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de nous contacter avant de vous déplacer.

Permanences et marquage des vélos contre le vol tous les mercredis de 15 h à 18 h.

Imprimé sur papier recyclé et encres végétales par les imprimeries DBPrint. Tirage : 1 600 ex.

