



La lettre de l'hiver

Droit D'Vélo



Association pour la défense des usagers de la bicyclette et la qualité de vie en ville dans le Douaisis

Hiver 2010 N° 53

Sommaire :

- P 1 :** Editorial : la Maison du vélo
Modification du plan de circulation à Douai
- P 2 :** Le code de la rue prend forme
Commémorations
Cyclistes figés par l'hiver
Dossier Mobilité
- P 3 :** Comment nous déplacerons-nous en 2030 ?
- P 4 :** Lilas à Lille : L'auto-partage
VAP : Voisins en Auto-Partagée
- P 5 :** Le dossier de la maison du Vélo avance
Le pôle info-déplacement et la plateforme d'appel de la Mission Locale
- P 6 :** Les éco-quartiers sont à la mode
- P 7 :** Compte-rendu de l'AG du 4 décembre et le nouveau bureau
- L'Agenda**
Appel à cotisation 2011
- P 8 :** Tribune libre : le gilet, le casque

EDITORIAL :

LA MAISON DU VELO, à Douai, pour le Douaisis !

En ce début d'année, nous avons présenté le dossier de la Maison du Vélo, telle que nous la souhaitons à Douai. Cette réalisation ambitieuse pour notre agglomération serait la manifestation tangible de la place nouvelle prise par le vélo dans les déplacements urbains, à côté des transports en commun: train, Evéole, bus. Ce serait une projection dans l'avenir, avec son parking sécurisé, sa location de vélo, ses services d'aide aux cyclistes et de promotion du vélo auprès des entreprises, des collectivités locales, ses informations touristiques. Voir loin, anticiper les solutions alors que la crise pétrolière menace, ce sont les qualités qui distinguent les élus visionnaires. Aurons-nous des élus visionnaires dans le Douaisis ?

Dans ce numéro, nous vous proposons un dossier sur la Mobilité, vaste sujet qui intègre tous les déplacements, quotidiens, pour le travail ou les achats, de loisirs, de vacances. En effet, alors que les prix des carburants sont de nouveau à la hausse, n'est-il pas temps de se poser la question de notre dépendance vis-à-vis du pétrole? N'y a-t-il pas d'autres voies pour assurer à chacun la possibilité de se déplacer dans de bonnes conditions, et à un prix raisonnable ? Qu'en sera-t-il de notre organisation sociale dans dix ou vingt ans ?

Terminons cet éditorial en souhaitant à tous une excellente année 2011 pleine de satisfactions et de joie. Bonne lecture, et ne manquez pas nos rendez-vous.

Droit d'velo Douaisis
est adhérent à la FUB
170 associations en
France



MODIFICATIONS DU PLAN DE CIRCULATION A DOUAI.... et ailleurs ?

Le Maire de Douai, en temps qu'autorité chargée de la circulation, et après nous avoir consulté, a décidé, d'étendre largement la zone 30 en centre-ville. Cependant, la totalité de Douai - intra muros n'est pas encore en zone 30, mais on peut espérer une généralisation quand les bonnes habitudes seront prises. Et dans cette zone 30, comme le prévoit le décret de juillet 2008, les Double-Sens Cyclables (DSC) sont généralisés dans les sens uniques de circulation automobile. La mise en pratique se fera dans le courant du premier semestre. Il faut pour cela des aménagements aux deux extrémités de la rue pour prévenir les automobilistes. Mais attention, il peut y avoir des exceptions sans DSC, par exemple, la rue de la Comédie (théâtre municipal).

Nous sommes très satisfaits de ces décisions à Douai, qui s'ajoutent aux nombreuses bandes cyclables, sas vélos aux feux et DSC déjà existants. Mais, il reste encore du travail en perspective et nous travaillons en bonne intelligence avec les services de voirie.

P.S. : Il est possible que certaines communes n'appliquent pas, ou pas correctement, le décret de généralisation des DSC dans les zones 30 (par exemple, Cuincy). Dans ce cas, nous essayons d'intervenir pour la mise en application de la réglementation. Si vous connaissez des zones 30 où les sens uniques restent interdits en contre-sens aux cyclistes, faites-le nous savoir afin que nous intervenions.

Le code de la rue prend forme

En 2010, deux nouveaux décrets du code de la route ont été promulgués, qui renforcent et rendent visibles le « Code de la Rue », code spécifique à la circulation en agglomération. Le premier décret date de juillet 2010 et définit le principe de prudence vis-à-vis du plus vulnérable. Ainsi, les conducteurs d'engins motorisés doivent adopter une conduite permettant de respecter la sécurité des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite. Il définit une nouvelle zone : la zone de rencontre, où la vitesse automobile est réduite à 20 km/h, et il généralise les Double-Sens Cyclable dans les zones 30 (sauf exception motivée du maire).

Le décret de novembre 2010 permet les maires d'autoriser le « tourne-à-droite » aux feux tricolores pour les cyclistes, après une expérimentation concluante de deux ans à Strasbourg et Bordeaux, tout en maintenant la priorité aux piétons. Il autorise les piétons à traverser les chaussées en manifestant clairement son intention de traverser et dans les règles de sécurité.

Enfin, le décret de décembre 2010 assouplit un certain nombre de règles de stationnement, en particulier autorise le stationnement des cyclistes dans les zones piétonnes, où ils sont autorisés à circuler au pas.

L'ensemble de ces règles, quand elles seront entrées dans les habitudes, contribuera à apaiser la circulation automobile en ville, et permettra la cohabitation entre les différents usagers de l'espace public. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Commémorations

Parmi toutes les commémorations qui embrouillent nos esprits tout le long de l'année, il en est une, discrète, qui a retenu notre attention : le Centre historique minier de Lewarde a replacé le vélo qu'un mineur avait utilisé pour se rendre chaque jour au travail dans le garage à vélos de la Fosse Delloye. Celui-ci l'a offert à ce lieu de mémoire pour y être non pas exposé mais remis à sa place, attendant fidèlement la remonte de son propriétaire. Cela nous renvoie à une époque où « les vélos se parlaient » (Aragon) à la sortie des usines, où le vélo formait avec la casquette et la clope au bec, un breton symbolique de la condition ouvrière. C'était un temps avant les PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise) où le turf n'était jamais trop loin du domicile, où l'on faisait route avec les copains de l'atelier sans savoir qu'on formait un vélobus, où chaque vélo avait sa plaque d'immatriculation pour laquelle il fallait acquitter une taxe. Vélo quotidien, vélo utile-outil, qui formait un sacré couple avec son prolétaire de cavalier, aujourd'hui suspendu à son râtelier, pour l'éternité !



(Info glanée dans Passerelle, journal d'information du CHM, Déc./Janv. 2011).

Cyclistes figés par l'hiver

Le Général Hiver n'a pas pris de moufles pour nous organiser des catastrophes début décembre, prenant à contrepied ceux qui pensaient que le réchauffement climatique, c'était toujours ça de gagné pour le bronzage ! Le froid, la neige, le verglas partout. Le pays par terre. Les files de voitures piégées par la neige, abandonnées par leurs propriétaires. Plus de sel, plus de glycol ! Plus de transports aérien, ferroviaire !

Peu d'intérêt a été porté à la condition du cycliste en hiver, un peu de commisération et encore ! Bien sûr, les bandes cyclables n'ont pas été déneigées, encore moins salées. Beaucoup avaient rendu les armes et remis à contre cœur leur monture et c'est comme marcheur, qu'ils ont pu apprécier les difficultés de leurs collègues à vélo, transformant leur engin en draisienne pour parer à la chute, se faufilant dans la sente étroite dégagée par la neige fondue par le passage des autos. Les grands axes, boulevards, avenues, passe encore mais les petites rues du centre de Douai, ou les voiries des cités restaient impraticables toute la journée. Et pourtant nous avons vu des cyclistes qui s'obstinaient à utiliser les bandes cyclables envers et contre tout, comme si le reste du réseau leur était interdit, poussant leur engin, glissant plus que marchant, comme s'il fallait rajouter de la galère à la galère !

Ce petit mot n'a pas pour objet de rappeler « un événement climatique sévère », désormais derrière nous, mais plutôt de souligner pour nos amis cyclistes qu'ils ont de plein droit l'usage du réseau déneigé par les services de voirie ou le passage intensif des voitures et ne sont pas obligés de jouer les équilibristes sur les voies qui leur sont destinées -qui ne sont jamais que conseillées. Occuper sa place sur la route n'a jamais autant de sens que lorsque l'aménagement spécifique pour les vélos n'est pas maintenu en état, ce qu'on ne déplorera jamais assez !

Dossier mobilité

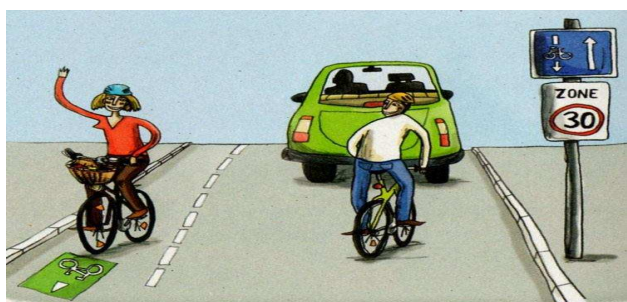
Comment nous déplacerons-nous en 2030 ?

Drôle de question ! Et pourtant, nous sentons bien confusément que la situation actuelle ne peut plus durer ; où chacun utilise sa voiture en solitaire, qui peut pourtant emporter cinq personnes, pour se rendre au travail, où maman (ou papa) conduit ses rejetons à la porte de l'école parce qu'elle (ou il) est pressée, et pour leur éviter les dangers de la circulation automobile. Tous les indices nous montrent que cela ne peut plus durer : le porte-monnaie souffre quand vous passez à la pompe ou chez le garagiste ; les embouteillages pour aller à Lille par l'autoroute A1 n'en finissent plus ; plus moyen de se garer à proximité de la gare pour prendre le train ; la pollution en ville qui abrège la vie, et dont on ne parle pas. Stop !

Sauf que toute la société est accro au pétrole et à la voiture individuelle. Et c'est particulièrement vrai pour les ruraux, ou rurbains, qui utilisent leur véhicule par obligation, puisqu'ils ont choisi de vivre à 10 ou 15 km du centre-ville. Toute notre organisation sociale, habitat et travail, approvisionnement, loisirs, a été pensée depuis 50 ans grâce au carburant bon marché. Or, on nous annonce que cette période faste de l'histoire se termine. Qu'allons-nous devenir ? Devrons-nous renoncer à nos déplacements ? Quelles alternatives à ce tout-voiture ?

Le Centre d'Analyse Stratégique, service gouvernemental, à la demande des secrétaires d'Etat chargés de l'Ecologie et des Transports a sorti un rapport, en novembre dernier, qui aborde la question des mobilités individuelles alternatives à l'usage actuel de l'automobile. L'horizon choisi pour cette étude est à vingt, 2030 donc.

Le « modèle automobile » est ébauché ci-dessus, auquel il faut ajouter son empreinte au sol. Selon l'étude, « les deux tiers environ de la voirie urbaine sont affectés à la circulation et au stationnement des voitures particulières ». Tout cela engendre un coût phénoménal, que nous pourrions supporter si le service rendu était satisfaisant. Pourtant, selon cette étude, 20 à 30% de la population n'a pas accès à l'automobile. Et 40% de la population vit dans des territoires sans alternative à l'automobile.



Des re-



commandations sont proposées (19) pour « penser la mobilité autrement » qui s'articulent autour de quatre champs d'action :

- L'usage de véhicules motorisés légers et moins consommateurs d'énergie. Mais signalons quand même la part belle faite aux véhicules électriques, qui, si ils sont développés à grande échelle, amèneront d'autres problèmes : intervention publique pour la mise en place d'un réseau de recharge, augmentation de la demande d'électricité, donc de nucléaire (1) ;
- Le développement d'une économie de services qui offrent une alternative à l'usage exclusif d'un véhicule possédé : développement du co-voiturage de l'auto-partage, de télé-services, de livraisons à domicile ;
- L'adaptation de la mobilité et de l'accessibilité à l'ère du numérique par les services de téléphone portable ou d'internet ;

Enfin, la redécouverte du vélo, sous toutes ses formes dans les zones denses ou à faible densité. Le vélo pourrait compléter les transports collectifs. Cela nécessite des réseaux d'itinéraires cyclables, des voiries à la circulation apaisée (zones 30 ou de rencontre, des DSC, chaussées à voie centrale banalisée. Le rapport recommande également une politique éducative dès l'école, et fixe un objectif de 10 à 20% de part de déplacements à vélo (nous en sommes plutôt à 3% actuellement).

Avec la mise en place récente du Code de la Rue, les pouvoirs publics prennent le chemin de ces recommandations. Des solutions d'auto-partage et de co-voiturage existent et ne demandent qu'à être développées. Il reste la prise de conscience par les élus locaux et le courage politique de la mise en œuvre.

Centre d'Analyse Stratégique : Les nouvelles mobilités - Adapter l'automobile aux modes de vie de demain - www.strategie.gouv.fr

(1) : On comprend mieux cette orientation en découvrant la liste des intervenants auditionnés : EDF, groupe Bolloré, Heulliez, Institut Français du pétrole, PSA, Renault

Dossier mobilité



LILAS,

SERVICE D'AUTOPARTAGE à LILLE

Lilas est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif qui met à disposition un service d'auto-partage sur la ville de Lille.

Lilas a été créée en février 2007, par Keolis (société privée gérant le métro de Lille), l'Ademe, et la Ville de Lille, en partenariat avec plusieurs structures de l'économie Sociale et Solidaire (Les Cigales, Garrigue, Autonomie et Solidarité, Macif, et la Région Nord-Pas-de-Calais).

C'est un système permettant de louer rapidement une voiture en libre-service 24H/24 et 7J/7, disponible après la réservation sur internet ou par téléphone.

Avec 14 stations réparties au cœur de Lille, Lilas est proche de l'utilisateur et des transports en commun. Sa flotte de 30 véhicules (Twingo, Clio et Kangoo) favorise la disponibilité et permet de choisir le véhicule le plus adapté aux besoins de l'emprunteur.

Grâce à Lilas, il n'est pas besoin d'être propriétaire d'une voiture et ses dépenses liées à l'assurance, à l'entretien, au carburant et au stationnement.

Ce service est idéal pour :

- Les habitants des villes denses
- Les utilisateurs de transports en commun ayant besoin d'un véhicule pour certains déplacements ponctuels
- Les foyers faisant le choix de se passer d'une seconde voiture
- Les professionnels : associations, entreprises, administrations et professions libérales

Les familles ayant des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) peuvent utiliser une Kangoo spécialement équipée pour voyager avec un fauteuil roulant.

<http://www.lilas-autopartage.com/>



VAP : Voisins en Auto Partagée

l'autostop de proximité

Voilà une association qui devrait largement se développer à l'avenir dans le Douaisis, la Région et ailleurs, le temps de recevoir un coup de pouce par des élus visionnaires.

Comment assurer les déplacements domicile- travail de ceux qui habitent à 10 ou 15 km du centre-ville ou de la gare, sans utiliser son véhicule personnel ? Toutes les entrées de la ville-centre sont embouteillées le matin, puis le soir aux mêmes heures, et avec une personne par véhicule. N'y a-t-il pas d'autre solution que de prendre chacun son véhicule quand il n'y a pas de transport en commun ?

Hé bien si ! L'association VAP entend réhabiliter l'autostop de proximité. Automobilistes et piétons peuvent s'inscrire à l'association (moyennant une cotisation de 10€), ce qui assure la sécurité de chacun. Les automobilistes s'engagent à avoir le permis de conduire et à assurer leur véhicule, bien entretenu. Il faut un point de rencontre, dans la commune de départ, un autre pour le retour. Chacun dispose d'autocollant de reconnaissance, et voilà, en voiture. L'automobiliste VAP, qui se rend à son travail, peut emmener le piéton VAP. Idem, pour le retour. Et bien sûr, tous les publics sont concernés, et pas seulement pour se rendre au travail.

Le plus difficile pour l'association est le lancement de l'opération : trouver des communes disposées à fournir le minimum d'aménagements : un petit parking d'arrêt et un poteau signalant le lieu de rendez-vous. Et ce pari est en train d'être gagné : plusieurs communes sont partantes (Cantin, Arleux, Hamel, mais aussi l'hôpital de Douai et la direction du TER NPdC (voir son site). Donc, bientôt vous verrez ce logo sur certains panneaux, sur les pare-brises ou des pancartes d'autostoppeurs.

Souhaitons longue vie et un grand développement à cette association.

VAP : www.vap-vap.fr dans le Douaisis :

Martine Meeschaert : 06 67 78 08 28 / 03 27 89 53 22

Dossier mobilité

LE DOSSIER DE LA MAISON DU VELO AVANCE

Après avoir défini nos propositions pour les services à intégrer dans la Maison du Vélo en janvier 2010, le dossier a été élaboré et envoyé début janvier 2011 aux collectivités locales (SMTD, CAD, Mairie de Douai), aux Conseils régional et départemental et à la SNCF. Ainsi, nous demandons que la Maison du Vélo comprenne les services suivants : un parking vélo sécurisé, une location de vélos, pour le travail et le tourisme, un atelier de petite réparation, un service de promotion du vélo, un centre de documentation.

Le Maire de Douai a proposé en janvier qu'une étude soit entreprise pour la réalisation de cette Maison, et le Conseil Municipal a voté le budget de 20 000€ pour cette étude.

La priorité de Monsieur Vernier semble se limiter au parking sécurisé.

Pour Droit d'Vélo, il serait dommage de ne pas voir plus loin, comme l'ont fait d'autres agglomérations en France (Chambéry, Nancy, Amiens). Nous suivrons de près l'étude et espérons une réalisation rapide.

Le pôle info-déplacements

Devant la part de plus en plus importante que prennent les transports dans les rejets de gaz à effet de serre (GES), l'association Droit Au Vélo (ADAV à Lille) est missionnée par la Région Nord-Pas de Calais et la direction régionale de l'ADEME depuis 2008 pour animer un Pôle Info-Déplacements (PID) sur le territoire de la région Nord - Pas de Calais.

Ce service, gratuit, neutre et indépendant, consiste à renseigner les particuliers sur les différentes possibilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle en terme d'équipement, d'itinéraire et d'intermodalité.

Sur rendez-vous, physique ou téléphonique, des conseils personnalisés sont dispensés au public, tels que :

- les pédibus et vélobus dans le cadre des Plans de Déplacement d'Établissement Scolaire (PDES) ;
- le réseau de transports en commun et de TER existant ;
- le covoiturage ;
- l'autopartage ;
- l'achat d'un vélo à assistance électrique ;
- les aides financières disponibles pour l'achat d'un véhicule moins polluant.

Il est également possible de bénéficier de cours de « remise en selle » individuellement ou en petits groupes pour apprendre à circuler en ville à vélo en toute sécurité et avec assurance, et choisir un itinéraire adapté.

Téléphone : 03 20 52 97 58 - Mail : info-deplacements@droitauvelo.org - Adresse : 23 rue Gosselet à Lille



Plateforme Mobilité dans le Douaisis

Il existe également un service téléphonique de renseignements sur tous les moyens de transport en commun dans le Douaisis. Nous en avons parlé dans un précédent numéro (automne 09). Il a été initié par la Mission Locale pour les Jeunes. Mais le service est désormais repris par la Communauté d'Agglomération du Douaisis depuis le 1^{er} janvier 2011. Tél : 0 800 007 166 (numéro vert)

L'association Ecaillon Solidarité Insertion gère également un service de renseignement sur la mobilité des jeunes ; Tél : 03 27 90 72 64

Dossier mobilité

Les éco-quartiers sont à la mode

Les éco-quartiers sont à la mode: les projets fleurissent un peu partout, et dans notre Douaisis, le futur quartier du Raquet, partagé entre Douai et Sin le Noble, fait figure de projet d'intérêt national. Porté par la CAD, c'est une des réponses à la demande de logement sur le Douaisis, évaluée à 6000 logements.

Mais un éco-quartier se veut une *réponse appropriée, exemplaire et expérimentale* par l'approche de l'urbanisme revendiquée. L'espace urbain, quoique périphérique, est aménagé en fonction de critères touchant à l'habitat (constructions basse consommation), à la volonté de mixer les populations (on y trouve du logement social et du privé), à l'organisation de l'espace (densification, raccordement aux autres quartiers), des services proposés (commerces, écoles), de la gestion des eaux... et de la question des déplacements. On ne crée pas 4000 logements pouvant accueillir 12000 habitants sur 166 hectares sans réfléchir à la façon dont tout ce petit monde va se déplacer chaque jour. C'est le volet de la *mobilité* sur lequel se joue la réputation de l'éco-quartier, en principe modèle de vertu en matière de développement durable, d'économie d'énergie, d'impact carboné, et de nouvelles formes d'appropriation de l'espace.

Notre association ne pouvait que s'intéresser à la manière dont ce projet prenait en compte la question du déplacement, à la fois dans le quartier lui-même et dans la relation avec la Ville. (1)

Au centre de la question des déplacements, le transport collectif, le *TCSP (Transport Collectif en Site Propre)* - puisqu'il semble que la dénomination « tram » soit désormais délaissée- qui doit desservir cette zone urbanisée, c'est une condition de l'existence de ces éco-quartiers que leur « branchement » au réseau. Trois arrêts (tous les 400 m) devraient voir le jour sur le futur prolongement de la ligne 1 avec pour terminus le Centre hospitalier. On devine que le projet est fortement conditionné par la réussite et la crédibilité de ce tram à faux nez.

Maîtriser la pression automobile n'a pas été inscrit tout en haut du tableau des priorités. En fait, peu d'innovations dans ce domaine : pas de relégation de la voiture particulière aux abords du lotissement en créant des silos par exemple, la voiture sera en majesté dans l'éco-quartier, même si l'aménagement de la voirie dissuadera d'en faire le mode privilégié de déplacement sur le site lui-même (zone 30 et zones de rencontre), puisque les modes de déplacement actifs y seront valorisés (piétonisation des aires publiques, création systématique d'aménagements cyclables). C'est sur

la question du stationnement des véhicules des résidents et des visiteurs sur le site que peut s'apprécier la volonté politique de travailler sur la question de la mobilité : on sait que favoriser le stationnement en quantité et en proximité, c'est mettre de la voiture là où elle ne devrait pas être, sous les fenêtres de l'habitant. De ce point de vue, le ratio 1 place de parking plus une demi-place sur l'espace public est très généreux, même si ces espaces mutualisés de stationnement se trouvent sur des réserves foncières qui pourraient à terme trouver une autre destination, modifiant ainsi la donne en matière de stationnement ! A terme, car dans l'immédiat commercialiser les projets immobiliers suppose d'affûter les arguments: en clair on ne vend pas de logement (ou n'investit dans un éco-quartier pour un bailleur social) sans abandonner le modèle classique du pavillon-petite famille-deux voitures garées sous la fenêtre. Du BBC d'accord, mais ne pas brusquer les habitudes de déplacement. On sent que le caractère expérimental de l'éco-quartier sera à rechercher ailleurs !

Concernant l'usage du vélo, les contraintes du PLU en matière de garage dans les immeubles d'habitation s'appliqueront à plein (1m² par logement) ainsi que pour ceux hébergeant les services. Des zones de stationnement seront créées à proximité des services accueillant du public (écoles...). Le réseau interne au quartier sera greffé sur le réseau de pistes cyclables.

Parmi d'autres suggestions visant à mieux prendre en compte les modes actifs de déplacement, (On ne dit plus *modes doux* mais *modes actifs de déplacement*.) nous proposons que le groupe scolaire qui remplacera celui des Epis soit sans accès voiture à proximité afin de valoriser l'accompagnement des enfants à vélo ou à pied et d'éviter ce phénomène de bouchons à la porte des écoles de quartier que l'on connaît bien. Que soit également créé un garage à vélos sécurisé pour les vélos des enfants bien mis à vue pour *susciter le désir* !

Déjà pointé par *Ville et Vélo, le magazine des Villes et territoires durables* dans son numéro 44 de mars/avril 2010, la sous évaluation des questions de mobilité dans les nouveaux projets urbains, prend au Raquet, un tour caricatural. Parce qu'il prend appui sur la desserte du quartier par un TCSP dont on n'attend plus grand-chose, qu'il ne porte aucune idée nouvelle quant à la valorisation des modes actifs de déplacement (marche, vélo), qu'il n'offre aucune alternative à l'usage dominant de la voiture (stationnement, auto partage), ce projet douaisien est très en retrait sur des projets comparables au-delà de nos frontières.

(1) Il est à noter qu'à aucun moment, *Droit D'Vélo* n'a été sollicité en amont pour réfléchir sur les modes de déplacement.

Notre rencontre le 24 novembre 2010 avec Florence Bournoux, urbaniste chef du cabinet Seura, maître d'œuvre du Raquet, et Jean-Paul Mottier, coordinateur projet à la CAD, a donc lieu à un moment où le projet est ficelé, prêt à être commercialisé. C'est à partir des éléments issus de cette rencontre, que nous avons écrit ce petit texte.

Assemblée Générale de Droit d'Vélo Douaisis : des objectifs ambitieux pour 2011

Notre AG s'est tenue le samedi 4 décembre dernier, devant près de quarante adhérents présents ou représentés. Très traditionnellement, il s'agit de bilan et de perspectives, mais nous tenons à maintenir un échange entre participants, toujours très fructueux.

Concernant les objectifs pour 2011, nous rappelons nos participations à des manifestations collectives, comme le forum du Développement Durable en avril, la Semaine de la Mobilité en septembre. Nous développerons aussi nos activités spécifiques :

- ◇ Concernant la **Maison du Vélo**, le dossier est d'ores et déjà envoyé aux autorités compétentes pour les décisions à prendre et le financement.
- ◇ Nous organiserons des **actions publiques** : campagnes « Respectez les cyclistes », « Cyclistes, brillez ! », diffusion de tracts de présentation de l'association. Ces actions permettront de mieux nous faire connaître et accroître le nombre de nos adhérents.
- ◇ Pour mieux appréhender l'évolution de l'usage du vélo dans le Douaisis, nous organiserons régulièrement des comptages de cyclistes en quelques points du Douaisis.
- ◇ Nous tenterons d'élargir notre action à **l'ensemble du Douaisis** ;
- ◇ Concernant les **voyages et balades**, visite de Gand le dimanche 22 mai; sentier des 3 cavaliers,
- ◇ Nous interrogerons les adhérents pour mieux connaître leurs attentes : **atelier de réparation (voir agenda), vélo-école, vélo-traffic, initiation au VAE (vélo à Assistance Electrique),...**
- ◇ Enfin, nous envisageons la **modification de nos statuts**, car ils sont très succincts et incomplets.

Et ce programme est déjà bien engagé. Avec en plus la remise à jour du site de Droit d'Vélo, d'ores et déjà effective.

Enfin, le nouveau bureau a été réélu, et depuis lors les responsabilités ont été réparties :

Jackie Avenel, Jean-Michel Baudé (trésorier), Marc Bonnaffé, Denys Delesalle, Babeth Delzenne, Cécile Depretz, Catherine Desfontaines, Jacques Dewailly (Adjoint au Président), Didier Leroy (secrétaire), Marie-Pierre Sion (adjointe au secrétaire), Victor Sion (Président).

L'AGENDA

Mercredis 9 février et 9 mars de 15h à 19h, marquage de vélos au Centre Social du Faubourg d'Esquerchin.

Samedi 19 mars : 14h30 - 17h30 : chez Cécile Depretz, 39, quai d'Alsace. Douai. Atelier mécanique -petite réparation

En mars, campagne « Respectez les cyclistes » auprès des automobilistes, et information auprès des cyclistes. Renseignements ultérieurement.

Du 1^{er} au 7 avril, semaine du Développement Durable en France et dans le Douaisis, avec un forum pour les scolaires au lycée de Wagnonville, et une balade dans le Douaisis.

Dès maintenant, réservez la date du **dimanche 22 mai** pour la sortie de DDV à Gand

COTISATION 2011

L'adhésion est un acte important de soutien à une cause et des objectifs que l'on approuve. Ceux qui sont convaincus que le vélo, par ses bienfaits, est une alternative, avec la marche et les transports en commun, à l'omniprésence des voitures en ville, sont invités à renforcer l'association Droit d'Vélo Douaisis. Le nombre d'adhérents est, avec le dynamisme de l'association, un gage de crédibilité auprès des autorités. Droit d'Vélo Douaisis fait partie des 170 associations de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) présentes partout en France.

Pour les anciens adhérents, il suffit de renvoyer le chèque de cotisation en précisant les éventuels changements d'adresse. Les nouveaux adhérents précisent leurs coordonnées (adresses postale et courriel), composition de la famille. Courrier au siège de l'association.

Cotisation individuelle : 5€ ;

Cotisation familiale : 8€ ;

Cotisation de soutien : 10€.

Un casque, un gilet, une polémique, deux avis.



Je ne porterai pas de gilet fluorescent cet hiver ! (d'ailleurs, je n'en ai pas porté cet été non plus...) Les récentes volontés de légiférer autour de l'obligation pour les cyclistes de ports d'éléments de sécurité fluorescent a relancé l'occulté de ce genre de mesure. Chacun y va de son avis, la France compte bien 61 millions de députés. Le code de la route astreint déjà les cyclistes à une visibilité minimale, pourquoi cette surenchère sécuritaire ?

Le gilet tel qu'il existe actuellement, n'est pas assez discriminant. Certes il informe l'automobiliste d'une présence (humaine?) mais ne renseigne pas sur un partage de la voie, trop d'autres usagers en porte (syndicaliste, livreur, cantonniers, porteur de journaux, prostituée catalane*, ...) si on espère, au mieux, que l'automobiliste saisisse l'information, celle-ci risque de ne pas être jugée pertinente et ne pas engendrer de comportement spécifique.

Nous avons intérêt à ce que les autres usagers de la route puisse identifier rapidement et sans doute la nature de notre véhicule et ses caractéristiques (vitesse, encombrement, vulnérabilité...) à mon sens, les obligations légales d'éclairage et de dispositifs rétroréfléchissants sont plus informatifs. Reste à les compléter d'un casque à led par exemple, à l'instar de la lumière verte clignotante** que les motards testent actuellement pour une identification sans équivoque.

Reste que cet os à ronger qui nous est donné (et surtout donné aux autres usagers de la route, renforçant par là que la pratique du vélo et que les vélos en général sont dangereux) est un leurre de solution à bas coût pour notre sécurité. Qui utilisait ces gilets il y a seulement deux ou trois ans ? Alors qu'il me semble que les vélos peuplent nos routes depuis plus longtemps.

Cet accoutrement n'est rien d'autre qu'un gadget discriminatoire et que je qualifie d'humiliant, un bonnet d'âne brillant, sans garantie aucune de sécurité. Un cycliste renversé sera toujours taxé d'invisibilité (cf

l'événement récent qui a endeuillé la communauté cycliste lilloise), un cycliste engileté ou fluorescent renversé restera une pauvre victime de la providence.

Si nous n'avons pas confiance en les capacités de contrôle de nos voisins de route, allons au bout de cet argument : protégeons nous, portons casque et gants, vêtements protecteurs (ils peuvent être voyants) et un avertisseur sonore digne de ce nom, capable de signaler notre présence efficacement à ceux qui commandent à la destinée de plus d'une tonne d'acier et de plastique et qui jouent parfois avec notre vie.

D'autres solutions restent à trouver***.

Denys

*Prostituées espagnoles

**Test différenciation moto

***Piste cyclable perso Vélo de cirque

Jamais sans mon gilet !

Certes, on pourrait trouver une couleur, ou autre, qui identifierait tout de suite un cycliste. Pourtant, depuis que ce gilet est apparu, je le mets systématiquement le soir, en ville. Pour moi, c'est un plus pour ma sécurité, sans être absolu. Je sais que beaucoup d'automobilistes ont adopté une conduite plus prudente, mais je sais aussi que certains se croient toujours sur des circuits, sans mesurer qu'ils ont une arme chargée entre les mains.

De plus, je voudrais que les jeunes adoptent ce gilet, car la plupart du temps ils n'ont pas d'éclairage et ce gilet serait le seul moyen d'être vu au petit matin d'hiver. Raison de plus pour le mettre moi-même.

Mais pour le casque, je défends mordicus la position de la Fédération (FUB), pas d'obligation. Même si le risque de choc existe, l'imposition du casque limiterait le développement de l'usage du vélo. C'est bien la conduite automobile qu'il faut changer en agglomération. Et avec les mesures récentes, j'ai bon espoir.

Victor

DROIT D'VÉLO DOUAISIS

257 chemin des Fontinettes

59552 Lambres lez Douai

Messagerie : droitdvelodouaisis@free.fr

Site : droitdvelo.free.fr