



*Proposition de l'ADAV dans le cadre du plan Vigipirate.
(Vélo-Ski 1913, dont la roue arrière est à crampons)*

LES VOEUX DU PRESIDENT...

Vélocipédiquement parlant, l'année 95 s'est terminée sur les "chapeaux de roues" : l'ADAV s'est quelque peu étendue en dehors de Lille et ses environs immédiats avec des contacts à Roubaix, Tourcoing (où le vélo* n'a pas l'air d'être une priorité pour les élus... mais on jugera aux actes), Valenciennes et Calais. Le contact avec la SNCF a été renoué afin que le vélo soit présent dans les aménagements futurs; la campagne "Etre vu à vélo", soutenue financièrement par l'Etat, est réalisée puisque 11 000 brochures de sensibilisation à l'éclairage ont été imprimées et que leur diffusion a démarré.

Plus proche de Lille, 95 a vu en fin d'année deux réalisations cyclables intéressantes : le contresens rue du Molinel et le square Daubenton (de l'Esplanade au couloir Vauban bus+vélo). Sous l'impulsion de l'ADAV, le schéma directeur des futures voies cyclables de Lille est en cours de réalisation. Nous vous tiendrons informés de l'avancée des travaux. Dorénavant, l'Heurovélo fera systématiquement le point sur les nouveaux aménagements cyclables.

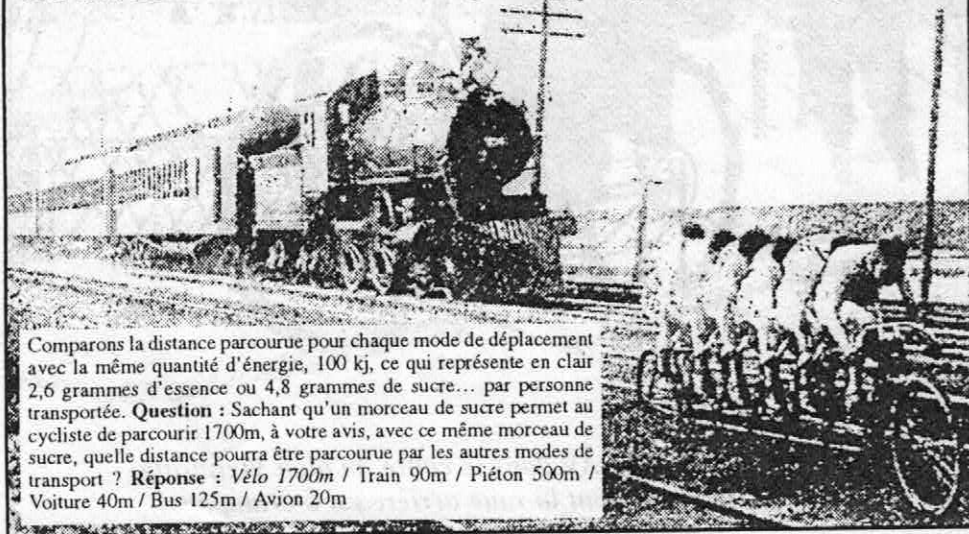
Après discussion avec la Mairie de Lille, il est convenu que la vacation de notre permanent Sébastien Piat (taratata !) auprès de l'ADAV passe de 20h à 30h par semaine à compter de février 96, ce qui arrange tout le monde.

Il faudra aussi, en 96, mettre en place une véritable assistance juridique aux cyclistes et préparer la Très Grande Vélofête n°6 (le 1° Juin, journée nationale du vélo) ; il nous faudra pour cela des bras et des têtes : amateurs, amatrices, faites-vous connaître !

Au fait, Bonne Année à Tous!

* Mr Philippe Tostain, ingénieur et linguiste émérite de l'ADAV, nous informe qu'il ne faut plus dire "vélo", mais "véhicule monotrace". Pour toute explication, nous vous invitons à questionner le sus-nommé.

ECONOMIE D'ÉNERGIE : Quelle énergie pour se déplacer ?



Comparons la distance parcourue pour chaque mode de déplacement avec la même quantité d'énergie, 100 kj, ce qui représente en clair 2,6 grammes d'essence ou 4,8 grammes de sucre... par personne transportée. Question : Sachant qu'un morceau de sucre permet au cycliste de parcourir 1700m, à votre avis, avec ce même morceau de sucre, quelle distance pourra être parcourue par les autres modes de transport ? Réponse : Vélo 1700m / Train 90m / Piéton 500m / Voiture 40m / Bus 125m / Avion 20m

A PROPOS DE L'A.G. 1995

L'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle de l'ADAV s'est tenue le 17 Novembre 1995 à la MNE ; elle a réuni une trentaine de personnes sur les 255 adhérents de l'association. Deux municipalités étaient représentées : Villeneuve d'Ascq et Lille ; cette dernière par Mr Daniel Rougerie, adjoint à poigne (Cf p. 4) chargé de la circulation.

La présence de techniciens de la DDE, du Président de Rue de l'Avenir, du Roller Club de Lille et de nombreux militants et usagers du vélo a permis d'intéressants échanges, animés parfois. Très naturellement, le débat traditionnel est revenu : faut-il privilégier les pistes ou les bandes cyclables ? Les premières, plus élaborées qu'un simple marquage au sol, sont plus séduisantes, plus confortables, plus sécurisantes, plus esthétiques aussi, mais elles obligent fréquemment le cycliste à s'arrêter aux carrefours, point de rencontre potentiellement dangereux entre les autos et les vélos. De nombreuses études démontrent que le taux d'accident est élevé à ce type d'intersection, d'autant que les sentiments de sécurité et de solitude éprouvés par le cycliste sur une piste peuvent l'empêcher d'être suffisamment vigilant lorsque survient la rencontre inévitable avec les voies automobiles.

En outre, la bande cyclable présente l'avantage d'entamer le monopole des voitures sur la rue et de créer un partage de la voirie qui favorise le ralentissement auto et, par là-même, la sécurité de l'ensemble des usagers des transports (bus, vélo, piéton, roller, autres). Notons enfin que si l'enjeu d'une association comme l'ADAV se résume à une piste ou rien, il y a de grandes chances que le résultat final soit l'absence de tout équipement ! C'est la raison pour laquelle l'ADAV, proche en cela de la FUBIcy, préconise davantage l'obtention de bandes cyclables en zone urbaine, sur les artères coupées de nombreux carrefours, et revendique des pistes en zone semi-urbaine ou rurale où les intersections sont moins nombreuses et où la vitesse des autos est

plus élevée.

L'Assemblée Générale a aussi été l'occasion d'échanges avec nombre de nos correspondants locaux, lesquels effectuent sur le terrain un travail de fourmi auquel l'ADAV tient à rendre hommage.

Le Conseil d'Administration a été renouvelé : Président Christian Desfontaines, Vice-Présidents : Philippe Tostain et Philippe Delrue, Secrétaire : Dominique Plancke, Secrétaire adjoint : Jean Pierre Verhille, Trésorière : Françoise Colin, Trésorier adjoint : Eric Guiot et les autres membres : Didier Calonne, Alain Ladesou et les nouveaux venus : Martine Carliez, Véronique Fafeur, Raymond Bodart, Dominique Pruvost, Marc Santre et le Roller Club de Lille.

POST-SCRIPTUM

Les rapports moraux et financiers de l'année écoulée et prévisionnels, diffusés et approuvés lors de l'AG du 17/11/95, ne sont pas produits ici faute de place ; mais ils restent disponibles aux adhérents sur demande.

Pour tenir compte de notre ouverture vers d'autres modes de déplacements que le vélo, pourvu qu'ils soient non motorisés (par exemple les rollers !), et de notre rayonnement géographique qui s'étend au delà de Lille et ses environs immédiats, l'AG a approuvé une modification de l'article 2 des statuts qui est dorénavant ainsi libellé :

Article 2 :

L'association Droit Au Vélo, a pour but :

- de promouvoir le vélo comme moyen de circulation privilégié en ville,
- d'œuvrer à la sécurité des cycles et cyclo-moteurs, et de manière générale, tous modes de déplacements non motorisés, et se donne tous les moyens pour faire des propositions en ce sens, pour obtenir des aménagements, et pour représenter les usagers dans le Nord-Pas de Calais.

Christian Desfontaines

1^{ER} BILAN DE "LILLAVELO"

Mis en place il y a un an, à l'initiative de G. Pargneaux, conseiller municipal chargé à l'environnement et de Catherine Thorel, chargée de mission à l'environnement, ce groupe réunit chaque mois à la mairie de Lille des représentants de la ville, de la CUDL, de la DDE, de Transpole, de l'ADAV, et ponctuellement d'Euralille, de la Police Nationale et des cyclotouristes.

La Ville répondait ainsi à une demande déjà ancienne de l'ADAV d'avoir des interlocuteurs identifiés, capables de répondre aux demandes des cyclistes.

Pour l'ADAV, trois ou quatre personnes y participent chaque mois : Didier Calonne, remplacé par Christian Desfontaines, Dominique Plancke, Philippe Tostain, Sébastien Piat et Jean Dewavrin.

Au début, ce groupe a tâtonné, on ne parlait de rien, sinon de motivations conflictuelles. La difficulté de trouver une méthode de travail venait aussi du fait qu'on ne savait pas très bien quelles étaient les compétences du groupe, s'il s'agissait seulement de tenir des propos plus ou moins aimables, ou si ce groupe avait des compétences opérationnelles.

Au delà des critiques constructives que nous apportons à ce qui avait été fait depuis 2 ans, nous avons mis en avant les "10 propositions de l'ADAV" élaborées par Véronique Fafeur en mai 94; dix propositions concrètes, exemplaires (voir Heurovélo 11), capables d'améliorer la situation du cycliste en centre-ville.

Au 2 janvier 96, le bilan des réalisations à porter au crédit de ce groupe de travail est tout à fait significatif :

- Remise en ordre des bandes cyclables des boulevards et de la rue Faidherbe (élargis-

sement de ces bandes dotées d'un statut de voies conseillées et non plus obligatoires).

- Aménagement de la rue du Molinel dans le sens place Richebé-Gare Lille-Flandres (piste à contresens, couloirs prioritaires aux carrefours, sas, couloir bus-vélo).

- Ouverture de tous les couloirs bus aux cyclistes, sauf (provisoirement) celui de la rue Solférino.

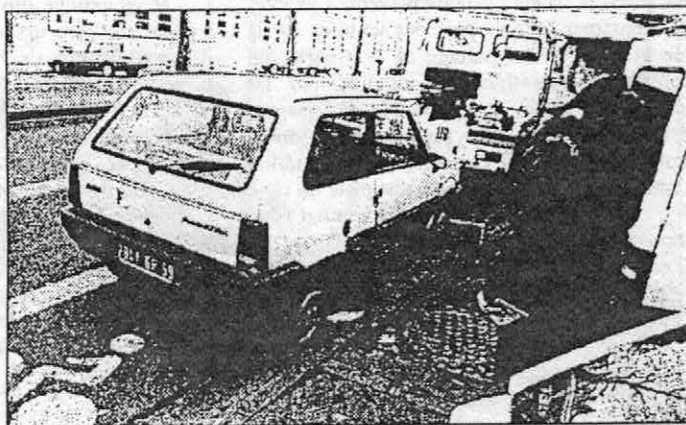
- Mise en place de nouveaux arceaux de stationnement, selon une liste établie d'après les demandes des adhérents de l'ADAV lors de l'Assemblée Générale.

- Aménagement de la liaison entre la piste cyclable de l'Esplanade et le couloir bus-vélo du boulevard Vauban.

Depuis fin décembre, le groupe (présidé depuis la rentrée par Daniel Rougerie, adjoint à la voirie et au stationnement) s'est attelé à la mise en œuvre d'un schéma plus global sur l'ensemble de la ville, tout en continuant à veiller à la bonne réalisation des travaux déjà décidés...

Il reste évidemment des points négatifs :

- l'arrêt des voitures dans les bandes bien sûr, débat



© Photo Le Vaux du Nord.

inépuisable, y compris à l'intérieur de l'ADAV, qui met à la disposition de ses adhérents des autocollants "respectez nos voies" à coller sur les pare-brises des voitures mal garées. Daniel Rougerie a pris les choses en mains puisqu'il a fait enlever par la fourrière ce vendredi 5 Janvier 1996, toutes les voitures garées sur les bandes cyclables des Bvds Montebello et Victor Hugo.

- Le viaduc Le Corbusier, géré directement par Euralille, en est à son troisième aménagement, qui ne correspond toujours pas à nos demandes, même si le stationnement y a été supprimé.
- Le nettoyage des bandes et des pistes n'est toujours pas effectué de façon correcte et régulière, malgré nos rappels mensuels.
- Et il y a encore eu des ratés dans les aménagements

déjà engagés, comme celui de la rue Eugène Jacquet, avec ses bandes trop étroites.

Au crédit de ce groupe, après un an de fonctionnement, il faut mettre bien sûr les réalisations déjà engrangées, mais aussi la reconnaissance de l'ADAV par la CUDL et la Ville comme interlocuteur compétent et légitime pour représenter les cyclistes. Un nouveau climat s'est instauré, nettement plus favorable au vélo, puisqu'il s'agit bien maintenant, dans le discours officiel, de limiter la place de la voiture dans la ville.

N.B. : n'hésitez pas à nous faire part, par écrit ou par téléphone de vos propositions, remarques, critiques sur les aménagements faits ou à faire.

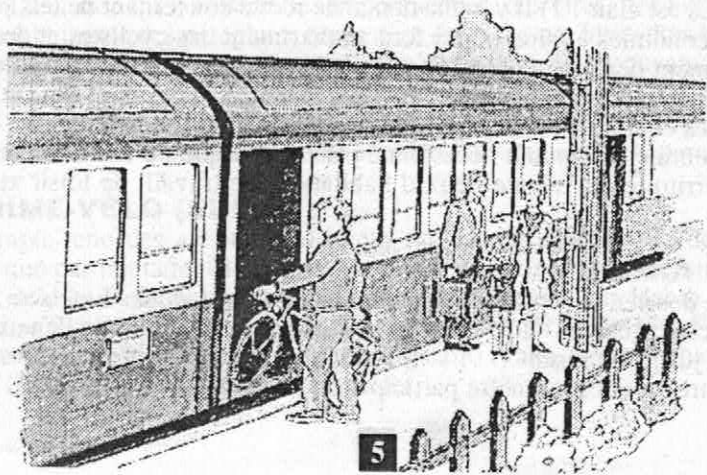
Dominique Plancke

LORIENT-EXPRESS

Poursuivant sa politique en faveur des cyclistes, la ville de Lorient a profité de la rentrée universitaire pour mettre en place un service de location de vélos destiné aux étudiants. Cette démarche menée en partenariat avec le CROUS (Centre Régional des oeuvres universitaires et scolaires) permet d'offrir aux étudiants la possibilité de se déplacer à un moindre coût en utilisant un mode de déplacement urbain, pratique et économique.

Le service de location consiste en une mise à disposition du vélo contre le versement d'une caution d'un montant de 500 F, sans coût supplémentaire pour l'étudiant si le vélo est rendu en bon état, ce pour le trimestre ou pour l'année universitaire.

La ville de Lorient a acquis quarante vélos de type urbain, de couleur jaune (une des couleurs du logo de la ville) et augmentera le parc si nécessaire.



STATIONS-VÉLOS

La ville de Copenhague vient de se doter de 100 "stations-vélos": moyennant 20 Francs de caution, on peut à tout moment y emprunter une bicyclette. Cela fonctionne comme les caddies de supermarchés puisque l'on récupère son argent en redéposant le vélo dans n'importe quelle station. Les objectifs sont de réduire la circulation automobile et d'éviter la tentation des vols de bicyclettes. (source : Les Réalités de l'écologie de novembre 1995).

La Région veut développer une idée voisine pour compléter les transports en commun...mais à la différence de ce qui se passe au Danemark, elle croit que seule l'automobile peut jouer ce rôle et veut promouvoir le V.I.P (Véhicule Individuel Partagé). Domage...

SUITES D'ACCIDENT

Après avoir été percuté par un camion sur le C.D. 241 (cf Heurovélo N°11), j'avais écrit au conseiller général de la circonscription et au président du Conseil Général. J'ai obtenu des réponses encourageantes puisque Monsieur Donnay m'a répondu avoir "prescrit à Monsieur le Directeur de la Voierie et des Infrastructures une étude attentive de (ma) demande". Je viens de recevoir l'avis de cet organisme: la création d'une bande cyclable est tout à fait envisageable sur cet axe... mais "n'entre pas dans la programmation 1995-1999". Espérons que lors du prochain millénaire on se souviendra encore de ma demande !

TROP CHER POUR VOUS

Le même organisme se prononce ainsi au sujet de l'aménagement de passages souterrains sous la R.N. 41 : "Il n'est pas prévu de passage sous la R.N. 41, compte tenu du coût de ce type d'aménagement qui serait à multiplier le long de l'itinéraire pour satisfaire l'ensemble des demandes. Ce coût supplémentaire devrait se cumuler à un investissement important sur l'axe de la R.N. 41".

Le message implicite du directeur Général de la Direction de la Voierie et des Infrastructures est clair : 1) il y a une demande réelle concernant de tels projets; 2) s'il y a des économies à faire, on les fera au détriment des cyclistes et des piétons, bref au détriment des plus faibles. Et si la D.V.I prenait le problème à l'envers, en partant des usagers les plus vulnérables ? Les passages souterrains pourraient alors être considérés comme un coût lié à l'augmentation du trafic, et la mise à deux fois deux voies comme un surcoût occasionné par la politique du tout-voiture et par le zonage du territoire qui sépare lieux d'habitation, de travail, de loisir et de commerce.

ON NOUS AIME !

Sur ce même dossier, la région, en la personne de Jean-Jacques Lefebvre est nettement plus encourageante : "On fera pour la R.N. 41, ce que l'on n'a jamais fait pour les cyclistes jusqu'à présent (...) si les aménageurs refusent de nous suivre, on pourra remettre en question notre participation financière sur ce projet".

AUTO-CRITIQUE

"En matière d'infrastructure, on ne réfléchit jamais en terme de prospective, on tire à vue avec un objectif le plus court possible pour qu'on puisse le faire. Après il y aura le miracle de l'adaptation et ensuite il y aura un technicien avec une prothèse". Ce constat caustique et souvent vérifié n'émane pas de l'A.D.A.V mais du ministère de l'aménagement du territoire de l'équipement et des transports lui-même ; il est extrait des actes d'un colloque consacré au thème de la ville et des transports.

VIVE LA GRÈVE !

Les mouvements sociaux de décembre ont permis aux Parisiens de redécouvrir l'existence de leurs jambes, dont l'efficacité est multipliée par cinq moyennant l'adjonction d'une paire de roues, d'une chaîne et d'un pédalier. Le vélo a enfin acquis le statut de moyen de transport à part entière, les "élites" ont dans le même temps parfois pris conscience du risque qu'il y avait à se déplacer de cette manière ; on peut espérer que des habitudes se sont prises et que les aménagements urbains suivront !

ET POURTANT L'A.D.A.V NE FAIT PAS DE POLITIQUE...

Lors d'un C.A consacré à la préparation du prélude à l'Assemblée Générale, nous fûmes plusieurs à proposer le thème de la sensibilisation à la pollution atmosphérique. Il faut dire que les chiffres de l'été nous avaient inquiétés. Pourtant certains jugeaient le thème trop politique et ont demandé que l'accent soit mis sur toutes les menaces pesant sur les cyclistes. Dans le papier d'invitation à la manifestation le mot "anti-pollution" avait ainsi été supprimé et certains adhérents ont cru qu'on leur proposait de venir avec un masque... de carnaval !

PARAPLUIE TURBO-INJECTION- 16 SOUPAPES

Au cours d'une réunion organisée par les Verts et destinée à constituer un collectif contre l'autoroute A 1 bis, j'ai osé indiquer que l'association train + vélo pouvait s'avérer efficace. Plusieurs personnes m'ont rétorqué: "Eh! quand il pleut ?"; j'ai eu beau leur dire qu'il existait des imperméables, des cirés, des bobs, des K-Ways, des capes et même des parapluies tenus avec élégance par les cadres hollandais qui bénéficient d'un vélo à rétro-pédalage, ils n'ont pas eu l'air convaincu. Philippe Tostain avait naguère eu cette formule: "la pluie ne mouille pas !" - d'ailleurs il ne pleut que 6 % du temps-il semble toutefois que pour un certain nombre de personnes, la voiture mérite d'être défendue pour ses incontestables qualités de parapluie.

PRIME-VÉLO (SUITE) :

Compte-tenu des avantages du vélo sur les autres modes de déplacement, j'avais évoqué par boutade, l'intérêt de proposer une prime aux cyclistes et pas seulement aux acheteurs de voitures neuves. Un député, monsieur Habib a eu la même idée puisqu'il a déposé un projet de loi tendant à gratifier de 150 Francs tout acheteur de vélo ; il propose dans le même temps 200 Francs pour l'achat d'un cyclomoteur et 500 Francs pour celui d'un scooter.

QUESTION-REPOSE AVEC LES ADMINISTRATIONS : SNCF-SNCB

Dans cette rubrique, je vous propose des extraits de courriers échangés avec des administrations.

Expéditeur: Christian Desfontaines
Destinataire: SNCF

"Habitant Lille et souhaitant aller faire du vélo dans la région de Bruges, je me dis que la meilleure solution est de prendre le train avec mon vélo : il y a plusieurs départs depuis Lille tous les jours, avec des correspondances à Courtrai et des services cadencés en Belgique. Le problème réside dans le transport du vélo : dans le Nord-Pas de Calais c'est facile, tous les TER acheminent gratuitement les vélos en bagage à main. Mais quid en Belgique ?

**Guide du
voyageur**
du Nord-Pas de Calais
à la Belgique

Pour le savoir, allons aux renseignements en gare de Lille-Europe où un guichetier, très serviable au demeurant, m'explique après avoir consulté plusieurs guides - dont certains en flamand -, qu'il ne sait rien, qu'il faut acheter là-bas, une carte, valable sur tous les trains, dont il ignore le prix et qui de toute façon n'est pas vendue en France. Il ajoute: "peut-être qu'en gare de Lille Flandres ils en sauraient davantage". Direction Lille Flandres, où l'on me renvoie dans trois services différents. De celui des bagages (le long de la voie 2), je suis vertement éjecté car "ce n'est pas ouvert au public". Finalement, j'apprends qu'il faut prendre le train jusqu'à Tourcoing et qu'après, "cela dépend du contrôleur belge". De quoi ? De son humeur ? Et ne vais-je pas me trouver soudainement en infraction avec mon vélo dans le pays de Jacques Brel ? Au guichet "informations" face à la voie 9, impossible d'en obtenir davantage. Au 36 35 35 35, pour 2,19 f la minute on répond "voyez en Belgique" d'un ton laissant entendre que ma question est franchement farfelue.

Conclusion : N'y a-t'il aucun lien entre la région SNCF de Lille et la SNCB (chemin de fer belge) alors que l'on parle d'euro-région ?

Expéditeur: SNCF
Destinataire: Christian Desfontaines

"Permettez-moi tout d'abord de vous exprimer mes regrets pour les difficultés que vous avez rencontrées pour obtenir des renseignements exploitables. Je dois cependant vous préciser qu'en ce qui concerne la SNCF, les vélos sont acceptés en bagage à main dans les TER et, à condition qu'ils soient démontés et emballés dans un emballage spécialement conçu à cet effet, dans les TGV et certains trains "Grandes Lignes".

Par contre en ce qui concerne la SNCB, les voyageurs désirant emmener leurs bicyclettes doivent acquitter un titre de transport complémentaire d'un montant de 200 fb valable 24 h. Malheureusement, malgré les bonnes relations existant entre les deux réseaux et la volonté commune d'améliorer les relations transfrontalières, nous n'avons effectivement pas encore abouti à un accord à ce sujet.

COMMENTAIRE DE L'ADAV

Impulsif : Pour randonner à bicyclette dans cette région des Flandres, la SNCF a réussi à me faire préférer la voiture !

Magnanime : Remarquons le souci de la SNCF de répondre aux doléances écrites de ses clients. Mais cela ne résoud pas le problème. Faut-il se rendre jusqu'à Mouscron pour acheter cette fameuse carte, puis revenir à Lille et enfin prendre son vélo pour pouvoir emprunter le train franco-belge ?

VELORUTION CUBAINE

Nous étions une poignée d'adhérents à être venus écouter Robert Silverman (président d'une association de Montréal: "Le monde à bicyclette") nous parler d'une expérience unique de généralisation du vélo comme mode de déplacement à Cuba.

On n'a plus de pétrole...

Au début des années 1990, la chute du communisme a marqué l'interruption des relations privilégiées entre l'U.R.S.S et Cuba et pour celle-ci la fin d'un approvisionnement en pétrole à très bas prix. Cette pénurie a fait chuter la production cubaine de 45% en deux ans: le pétrole était la seule source d'énergie utilisée et les Cubains ne pouvaient même plus se déplacer pour aller travailler.

Alors on a eu une idée...

Le ministre des transports a imposé le vélo comme moyen de déplacement pour tous les Cubains habitant entre deux et dix kilomètres de leur lieu de travail ou d'étude: en-dessous, les pieds seuls suffiraient, au-delà on garderait les autobus. Il s'agissait d'un bouleversement complet des habitudes; avant cette date, seuls les livreurs de journaux, quelques facteurs, les pauvres, les enfants et... l'équipe cycliste nationale connaissaient la bicyclette. En l'absence de production locale

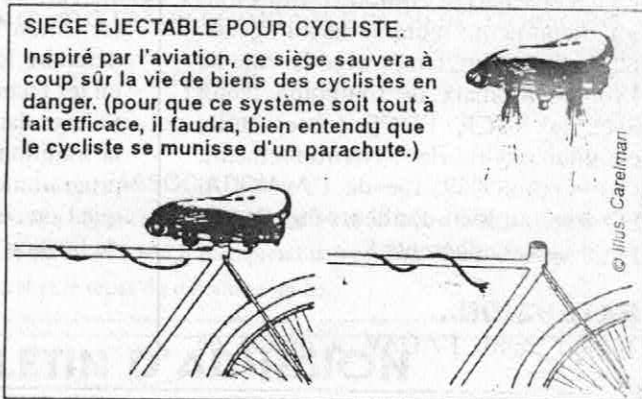
de cycles, le ministre a commandé à la Chine un million de vélos en pièces détachées (Cuba ne compte que dix millions d'habitants). Il s'agissait de bicyclettes solides mais lourdes (22 KG), à rétro-pédalage et sans vitesses. Compréhensifs ou prudents, les Chinois leur ont livré gratuitement 200 000 vélos supplémentaires; il faut dire que Fidel Castro ne décollerait pas de voir ses vélos non pourvus d'éclairage. Tous les élèves des lycées techniques furent mobilisés pour les assembler le plus rapidement possible. Dans le même temps, des lois furent promulguées rendant le stationnement gratuit obligatoire dans toutes les usines et imposant la présence d'un mécanicien-vélo pour 50 ouvriers. Inutiles, la plupart des stations-service devinrent des garages à vélos tandis qu'une usine d'autobus fut trans-

formée pour produire des bicyclettes; des "bornes-tortues" furent matérialisées sur le sol pour séparer les pistes cyclables des chaussées et on construisit des wagons grillagés pour transporter les vélos en banlieue. Aujourd'hui on peut emmener son vélo dans les bus: des quais ont même été aménagés aux arrêts et ces bus sont gratuits pour les cyclistes. Certains conduisent les Cubains sur les plages où l'on peut voir presque autant de vélos que vacanciers.

"La bicicleta llego para queda" - "La bicyclette est ici pour rester". De fait malgré la reprise économique, malgré un retour réel à la voiture, le vélo semble ancré dans les moeurs.

SIEGE EJECTABLE POUR CYCLISTE.

Inspiré par l'aviation, ce siège sauvera à coup sûr la vie de biens des cyclistes en danger. (pour que ce système soit tout à fait efficace, il faudra, bien entendu que le cycliste se munisse d'un parachute.)



Les dirigeants continuent de rouler à bicyclette... à l'exception de Fidel Castro: il a trop peur d'être assassiné. Les Cubains fabriquent aujourd'hui leurs vélos: ils sont plus légers; des techniciens ont été envoyés à l'étranger pour être formés. Alors, même si *le Monde diplomatique* a brossé un portrait noir de ces "pauvres Cubains obligés d'aller partout à bicyclette", il semblerait que le vélo survive à une crise qui s'estompe.

Philosophes, les Cubains pensent que toute mauvaise chose a son bon côté et que la bicyclette fut le bon côté de la crise. Ce soir, en écoutant sur France-Inter une émission consacrée aux nouveaux modes de déplacements promus par les grèves, je me suis pris à rêver...

Jean-Pierre VERHILLE

"CA" A BOSSÉ EN 1995

Tous les débuts de mois, un Conseil d'Administration est programmé au sein même de la Maison de la Nature et de l'Environnement. Eh bien oui, les membres du bureau de l'ADAV se réunissent régulièrement pour faire progresser la condition des cyclistes. Alors en route pour un voyage (à vélo bien sûr) sur le thème "extension-action-concertation".

CONCERTATION...

Là encore, l'ADAV fait fort. Il y a toujours une petite réunion dans l'agenda de l'association, tantôt avec la ville de Lille, de Roubaix, de Tourcoing, tantôt avec la SNCF, l'OCE (observatoire communautaire de l'environnement), l'association "59, rue de l'Avenir"... On aimerait bien d'ailleurs être épaulé par d'autres adhérents !

EXTENSION...

Tout d'abord, l'ADAV, a décidé de

s'étendre dans le Nord-Pas de Calais, grâce à de nouveaux correspondants locaux (Valenciennes, Arras...), ou par la création de groupes de pression (Calais). Tout cela il faut le mettre en place, en organiser les modalités, définir les stratégies. Bien, ça commence à chauffer pour tout le monde !

ACTION...

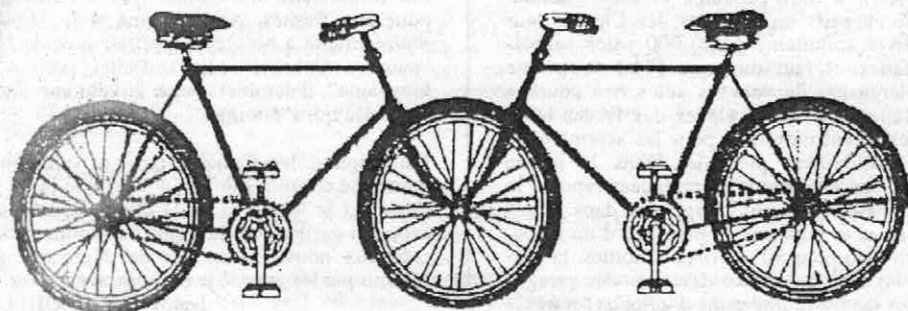
Dans cette catégorie, l'ADAV déborde d'idées : une campagne sur l'éclairage à vélo arrive à son terme, un week-end de formation intitulé : "Comment mieux défendre le vélo urbain devant les élus ou les techniciens", une campagne d'affichage dans la fac de droit à Moulins et la traditionnelle T.G.V. de juin sont au programme, ainsi que d'autres projets que l'on conserve dans nos cartons faute de bras ou de temps.

Sébastien PIAT

TANDEM CONVERGENT

Modèle pour fiancés, complément idéal du modèle divergent présenté dans notre dernier numéro.

© Illus. Carelman



AGENDA

WEEK-END DE FORMATION :

Samedi 30 et dimanche 31 Mars 1996

"Comment mieux défendre le vélo urbain devant des élus ou des techniciens". (voir ci-dessous)

TGV 6 :

Samedi 1 Juin 1996 (Journée nationale du vélo)

Rendez-vous Grand Place à LILLE.

PROCHAINS C.A. OUVERTS À TOUS :

Tous les seconds mardis du mois,

les 13 Février, 12 Mars et 9 Avril.

BULLETIN D'INSCRIPTION AU STAGE DE FORMATION DES VELOACTIFS : COMMENT MIEUX DEFENDRE LE VELO URBAIN DEVANT DES ELUS OU DES TECHNICIENS

NOM PRENOM

ADRESSE

TELEPHONE ASSOCIATION

désire participer au stage de formation organisé par l'ADAV les 30 et 31 Mars 1996 à ... (le lieu sera précisé ultérieurement). Coût du stage : 150 F (comprend la formation, les documents distribués, l'hébergement en gîte rural et le repas du dimanche midi).

BULLETIN D'ADHESION

J'adhère à l'Association Droit au Vélo et je verse la somme de : F.
(Membre actif 70 F, étudiants et chômeurs 30 F, couples 120 F, familles 150 F, soutien à partir de 150 F)

Je soutiens l'A.D.A.V. par un don de F et demande un reçu fiscal.

Je désire participer aux activités de l'A.D.A.V. (préciser éventuellement).

Je désire seulement recevoir l'Heurovélo et verse 40 F.

Mme Mlle M.

NOM PRENOM

ADRESSE

CODE POSTAL VILLE

PROFESSION DATE DE NAISSANCE

Chèques à l'ordre de :
A.D.A.V.

23, rue Gosselet 59000 - LILLE

Date et Signature :

(Prière de cocher les cases utiles et d'écrire en lettres d'imprimerie - Merci)

L'HEUROVÉLO Journal Dérouilleur

est édité par l'A.D.A.V.
(Association Droit au Vélo)

23, rue Gosselet

59000 LILLE

Tél.: 20 86 17 25

MNE : 20 52 12 02

Trimestriel N°13 - Hiver 1995

5 Francs le numéro

Dir. de publication : Didier CALONNE

C.P.P.A.P. en cours, ISSN 125 10602

Imprimé par nos soins

Equipe de rédaction de ce numéro :

Christian DESFONTAINES,

Dominique PLANCKE,

Jean-Pierre VERHILLE, Sébastien

PIAT, Véronique FAFFEUR

Maquette :

Rafaël VERBIËSE & Frog Graphics

SOMMAIRE

Edito	2
Economie d'énergie	2
Compte-rendu :	
A.G. nov. 95	3
Bilan Lillavélo jan. 96	4
Lorient - Express	5
Les brèves de J-P	6 et 7
SNCF - SNCB	8
Vélorution cubaine	9
"CA" a bossé en 95	10
Agenda	11
Stage formation véloactifs ...	11
Bulletin d'adhésion	11
Sommaire	12



Association
Droit au Vélo
23, rue Gosselet
59000 LILLE