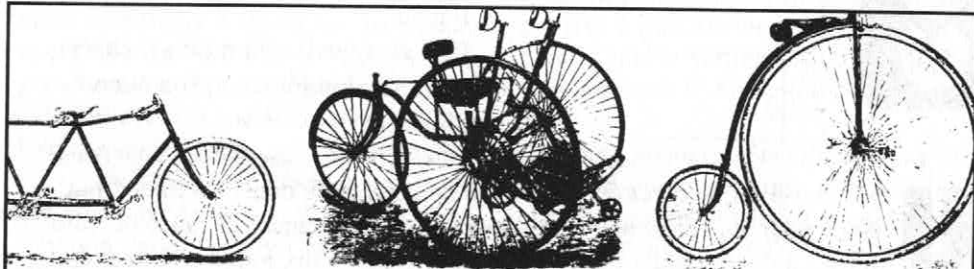


Le journal

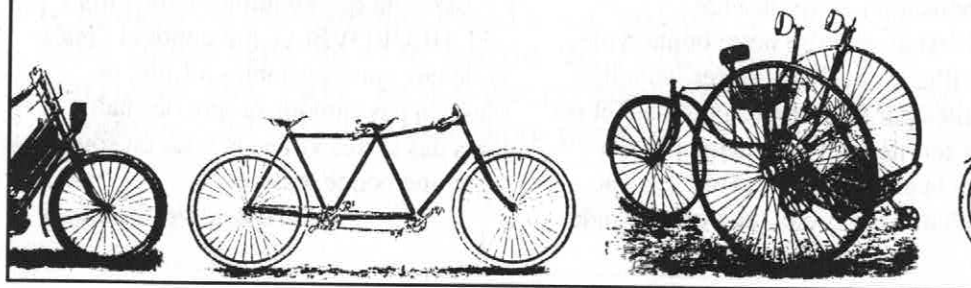
dérailleur

L'heuro VELO

n°15



Exclusif :
les itinéraires cyclables
à Lille



Veni,
Vivi,
Parti...

UNE chose est de créer des voies pour les vélos, une autre est de s'attaquer de front à l'invasion automobile ; les élus prêts à consentir quelques efforts en mettant en place des axes cyclistes, hésitent néanmoins à prendre des mesures fortes pour véritablement contenir la voiture qui, tel un gaz, prend toute la place qu'on lui donne.

Trottoirs, passages piétons, couloirs de bus, tout est bon pour prendre la place en principe dévolue aux usagers appartenant encore à la race obsolète des "homo-pedibus" ou "homo-bus", le tout dans l'indifférence générale et une verbalisation quasi-absente.

C'est ainsi qu'en notre bonne ville de Lille, les cyclistes serrés, tenaillés, insultés par l'auto toute-puissante et ses gras serviteurs, n'ont même pas toujours la consolation d'avoir rien que pour eux les sas aux feux et les bandes

exprès-pour-les-vélos, car l'un et l'autre sont régulièrement squattés sans vergogne par des voitures ; en particulier sur le bld Vauban, où les parents d'élèves du collège Thérèse d'Avila tirent quotidiennement avantage de ces bandes où l'on peut stationner gratis sans gêner ses confrères motorisés !

Alerté par l'ADAV, l'adjoint au maire chargé de la circulation est venu sur place en avril dernier pour constater la situation.

Il a vu.

Et il est reparti ! Non sans menacer d'une répression féroce, qu'on attend toujours.

Décidément, c'est encore vous, chacun de vous et de nous, les mieux placés pour faire avancer la cause du vélo qui, avec les beaux jours, a fait cet été une irruption remarquée dans les rues lilloises. Aussi nous vous convions, chaque dernier samedi du mois, à notre désormais traditionnelle manifest'action pour dénoncer, sur le terrain, l'inertie des décideurs et les aménagements inexistantes ou mal ficelés. La presse est invitée, l'ambiance est éternellement bonne et c'est une manière bien sympa de nous faire entendre.

La prochaine action aura lieu le 28 septembre. Pour savoir où, contactez-nous quelques jours avant.

Espérant que ce numéro très lillois de L'HEUROVELO, qui contient l'intégrale des voies cyclables à Lille, ne blessera pas l'amour-propre des habitants des autres villes, je vous en souhaite une bonne lecture.

Christian Desfontaines

Manifestez-vous !

LA manifest'action est à la T.G.V ce qu'est une action commando au regard d'une mobilisation générale. Elle permet d'attirer l'attention des élus et des médias sur une cause apparemment perdue. Les trois dernières ont souligné les problèmes suivants : l'entretien des pistes cyclables, le stationnement de parents d'élèves sur les bandes cyclables du Boulevard Vauban et le grand nombre de bordures gênant la circulation cycliste rue Beethoven à Lille. L'écho médiatique en est souvent très bon et l'efficacité peut en être réelle pour peu que l'on suive le dossier. C'est une manifestation de ce type qui avait permis le rétablissement de la piste cyclable de la foire de Lille et qui avait marqué à Lille le début des réunions comprenant toutes les instances politiques et techniques.

Le principe d'une manifest'action mensuelle a donc été adopté lors du C.A du 9 juillet. Les prochaines auront lieu les samedis 28 septembre, 26 octobre et 30 novembre. Le 26 septembre, nous attirerons l'attention sur les bordures (encore!) qui coupent les giratoires réalisés dans le cadre de la rocade Nord-Ouest. Le rendez-vous est fixé à 10h30, sur la route qui va de Saint-André à Verlinghem. C'est Philippe Delrue qui suit le dossier (20.09.21.62).

D'une manière générale, si vous êtes d'accord pour participer à ces actions, manifestez-vous en laissant un message sur le répondeur de l'A.D.A.V avec votre numéro de téléphone, nous vous recontacterons pour vous informer de nos prochaines actions : n'hésitez pas à nous en proposer !

Bonnet d'âne

En quittant la manifestation contre le stationnement des voitures sur les bandes cyclables du boulevard Vauban, j'ai aperçu une auto-école garée sur la voie cyclable. Le moniteur était parti faire une course. L'apprenti conducteur était au volant ; je l'ai très gentiment mis en garde du fait que, si son moniteur lui fait faire cette manœuvre le jour de l'examen, il n'aura pas son permis.

Lionel Part

Découverte ?

QUI ne connaît l'ADFI (Association de défense des familles et de l'individu) ? L'ADAV est sans doute moins connue. Pourquoi évoquer ces deux mouvements ? Parce qu'il y a entre eux au moins un point commun: le rapport de force entre elles et ce à quoi elles s'opposent.

L'ADFI: petite association de citoyens contre de puissantes sectes.

L'ADAV: petite association de cyclistes pour le partage de la rue, la modération du trafic automobile (en volume et en vitesse) et donc contre un monopole de l'utilisation de la voiture en ville.

Je viens de découvrir qu'en fait, la ressemblance va bien au delà, je m'explique:

Analysons le processus d'intégration dans une secte (extrait d'une brochure ADFI). Trois étapes.

La **séduction**. Prétendant répondre à tes aspirations, à tes questions, les sectes se présentent à toi sous un masque séducteur spirituel ésotérique, philosophique, scientifique, culturel, thérapeutique, écologique, humanitaire, social.

La **destruction**. Jouant sur ta confiance, les sectes créent une dépendance anéantisant ton esprit critique, ton libre arbitre et tout système de défense par une destruction de ton passé, de tes liens affectifs et de ton identité.

Programmation. Les sectes ne jouent pas sur l'intelligence mais sur les émotions. Elles remodelent l'adepte selon les normes du groupe, elle font de lui un inconditionnel à son insu.

Passons maintenant au secteur automobile. Un processus analogue est-il possible ?

Séduction :

L'automobiliste est vite séduit, il accède à davantage de liberté, il dispose d'un mode de transport confortable, rapide, exempt de toute contrainte horaire et physique.

Destruction :

Attiré par ce mode de déplacement facile, l'automobiliste s'isole des autres modes de transport, il n'a plus recours aux transports en commun, plus contraignants, pas assez efficaces, il dédaigne le vélo qui demande un effort physique. Du fait de la conception même de la voiture, il s'isole également des autres automobilistes. Ainsi, il perd tout esprit critique quant aux conséquences de son choix de mode de transport et leurs répercussions dans notre société et sur notre avenir (accidents, embouteillages, aménagements dévoreurs d'espace, pillage des ressources énergétiques non renouvelables...)

Programmation :

Parce que les gouvernements successifs n'ont pas su conserver de politique logique basée sur l'intérêt de la société et de l'humanité, la majorité des français sont devenus, à leur insu, dans leurs actes, des inconditionnels ou des esclaves de la voiture. Exemple: l'automobiliste a fait construire sa maison à 25km de son lieu de travail car il a la voiture à disposition, il est accro-dépendant.

L'engouement des français "manipulés" pour la bagnole a incité et incite encore souvent:

- les techniciens se déplaçant essentiellement en auto à privilégier la voiture.

- les élus (locaux et nationaux) qui ne veulent pas mécontenter leurs électeurs à favoriser à outrance la route au détriment des autres modes de transport (réseaux ferroviaire, fluviaux, cyclables, piétonniers).

Les aménagements routiers augmentent, les autres modes de transport régressent. La possibilité des choix de modes de transport pour l'ensemble des citoyens s'amenuise.

Des foyers modestes n'hésitent pas à investir une part importante de leur budget dans une grosse cylindrée quitte souvent à s'endetter. N'est-ce pas là le résultat d'une manipulation mentale.

8400 morts

Mes affirmations vous paraissent exagérées? Observez les rues, par quoi sont elles envahies? Promenez vous en ville, que respirez vous? 8 400 morts, 181 000 blessés en 1995. C'est beaucoup? Pas beaucoup? Comme dans une secte, les adeptes sont aussi des victimes financières quand elles ne paient pas de leur vie.

Si vous êtes automobiliste, comment déterminez vous votre choix sur les modes de transport à utiliser?

De nos jours, plus personne n'ignore que la voiture produit des gaz toxiques. Alors pourquoi est elle tant utilisée? Pourquoi les prévisions de trafic routier sont elles basées sur une hausse. N'est ce pas de l'irresponsabilité collective? A la différence d'une secte où le libre choix n'existe plus du tout, il est parfois possible de décider à son gré entre l'auto et les autres modes de transport, mais pour encore combien de temps?

Les gourous de l'automobile ne sont ils pas les constructeurs automobiles? Les sociétés d'autoroutes, de travaux publics? Les industries pétrolières?

Les victimes de l'automobile sont

- les cyclistes et piétons
- les transports collectifs (ferroviaires,

fluviaux)

- l'environnement de notre planète et par conséquent les générations futures
- les automobilistes

Secte, mensonge et publicité

Le langage est créé par les adeptes et surtout par les publicitaires et la presse spécialisée qui sont des manipulateurs professionnels.

Il faut beaucoup de courage et de volonté pour sortir d'une secte. En faut il autant pour se passer de l'auto?

La manipulation mentale ne peut s'implanter que dans les milieux où son mécanisme est ignoré. Pourquoi son principe n'est-il pas enseigné à l'école? Savoir résister à ce phénomène n'est-il pas aussi important que de savoir compter ou lire?

Dans une société dotée d'un sens aigu du respect de l'environnement et de la santé publique, la voiture ne serait-elle pas réservée uniquement aux véhicules de secours, d'interventions urgentes et aux personnes gravement handicapées?

La voiture n'est-elle pas aux modes de transport ce que les sectes sont aux religions et modes de pensées : le choix le plus dangereux, le plus nocif pour la société et l'individu?

Dans quels secteurs la manipulation mentale ne sévit-elle pas? Combien d'énergies sont consacrées pour réparer la misère qu'elle génère?

Jean Dewavrin

Contact : ADFI, 19 place Sébastopol
59000 Lille. Tel 20 57 26 77. Permanence le
lundi et jeudi entre 14h et 18h

Massacre à la tronçonneuse

Prévue dans le Plan Cyclable du département, la piste cyclable de la Route reliant Beaucamps à Fournes est enfin terminée ! Toutefois, elle n'a pas été réalisée pour les cyclistes mais parce que selon Monsieur Despature il fallait refaire le revêtement de la chaussée et abattre des arbres arrivés à maturité et situés trop près de la chaussée. La réalisation de cette piste n'a d'ailleurs pas été financée sur l'enveloppe cyclable du département.

Même si nous nous réjouissons de l'existence de cette nouvelle voie cyclable, nous regrettons de servir de cibles. C'est ainsi que le Maire d'Herlies a déclaré en réunion publique et lors d'un conseil municipal : "ce n'est pas pour quelques malheureux cyclistes qu'il fallait abattre les arbres qui bordaient la route de Fournes". Nous lui avons écrit pour rétablir la vérité en ajoutant "maintenant que le mal est fait, il nous semble plus judicieux d'inciter les cyclistes à emprunter cette voie autrefois dangereuse -le fait est indéniable- plutôt que de les montrer du doigt. Il y a fort à parier pour que les "quelques malheureux cyclistes" deviennent promptement quelques dizaines voire quelques centaines de cyclistes heureux".

En matière de communication, il est habile de réussir à faire croire que ce sont les cyclistes -par nature soucieux de l'environnement- qui sont responsables des atteintes qui lui sont portées.

Le Maire de Lambersart s'appuie de la même façon sur l'existence d'arbres le long de l'avenue de l'Hippodrome pour ne rien faire sur cet axe. La plupart du temps, il est pourtant tout à fait possible de concilier ces deux impératifs.

"Autoroute A 1 bis, non merci"

Le Conseil d'Administration de l'A.D.A.V a voté à l'unanimité, ce 9 juillet 1996, l'adhésion

de l'association au collectif pour une alternative à l'A 1 bis/ A 24.

Un débat de fond a eu lieu : en effet, plusieurs membres pensent que défendre le vélo ne signifie pas s'opposer à la voiture. Toutefois, plusieurs raisons conformes à nos statuts ont motivé ce vote :

- La construction d'une autoroute coupe définitivement de nombreux cheminements piétonniers et cyclables (la mise à 2 fois 2 voies de la RN 41 le montre bien)

- Choisir de construire une autoroute retarde l'émergence de solutions alternatives dans lesquelles le vélo a toute sa place (un système de trains cadencés -c'est-à-dire à horaires réguliers- avec des parkings gardés pour vélos pourrait absorber une bonne partie du trafic domicile-travail).

- Le trafic autoroutier finit toujours par déboucher sur des axes routiers ordinaires et met en péril les piétons et les cyclistes.

N'hésitez pas à nous faire part de vos réactions par rapport à cette décision.

RN 41 : Fin de l'Enquête d'utilité publique

Face à un ingénieur tenant pour négligeables des détours d'1 km 5 pour les cyclistes, considérant que le problème de la sécurité sur les routes départementales et de l'accessibilité au Parc de la Deûle ne sont pas de son ressort. Face à trois commissaires enquêteurs qui sont tous d'anciens ingénieurs divisionnaires de la D.D.é -et donc juges et parties-. Face à un avis d'enquête d'utilité publique placardé en lettres minuscules le long de la RN, face à des délais très courts octroyés aux citoyens (l'enquête commençait en plus la veille d'un week-end et se terminait le lendemain d'un autre... histoire peut-être de confisquer un ou deux jours de plus la parole aux citoyens), l'A.D.A.V a eu fort à faire pour réussir à exister.

La stratégie adoptée fut la suivante : se

état des lieux

NOUS publions ci-après le schéma prévisionnel des itinéraires cyclables de LILLE existants et programmés pour 1996, schéma adopté lors de la réunion du Conseil Municipal du 24 juin 1996 (source : Mairie de Lille).

Vous trouverez ci-dessous l'état "littéraire" de tous les parcours aménagés pour les cyclistes dans la commune de Lille, établi au 1er septembre 1996. Il s'agit d'un inventaire exhaustif et neutre, ne portant en principe aucune appréciation sur le caractère pertinent ou l'état de ces aménagements.

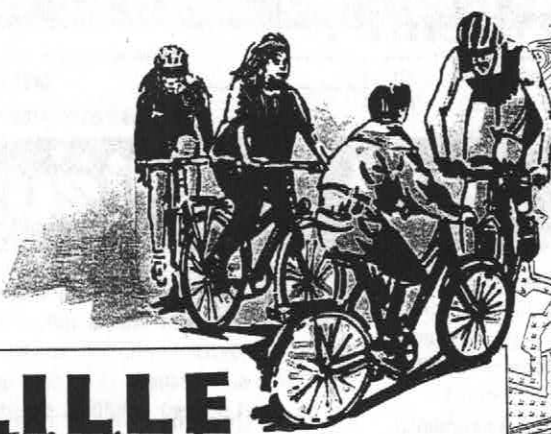
N'hésitez pas à nous transmettre vos suggestions, nous nous en ferons l'écho lors de nos rencontres régulières avec les services compétents.

Pistes cyclables (existantes)

- bld périphérique, entre le carrefour Pasteur et la rue Armand Carrel (2 sens) ; cette piste existe toujours, mais son état d'entretien est pour le moins variable ...
- rue Jean Perrin (liaison avec Petit Maroc - 2 sens)
- avenue Denis Cordonnier : piste

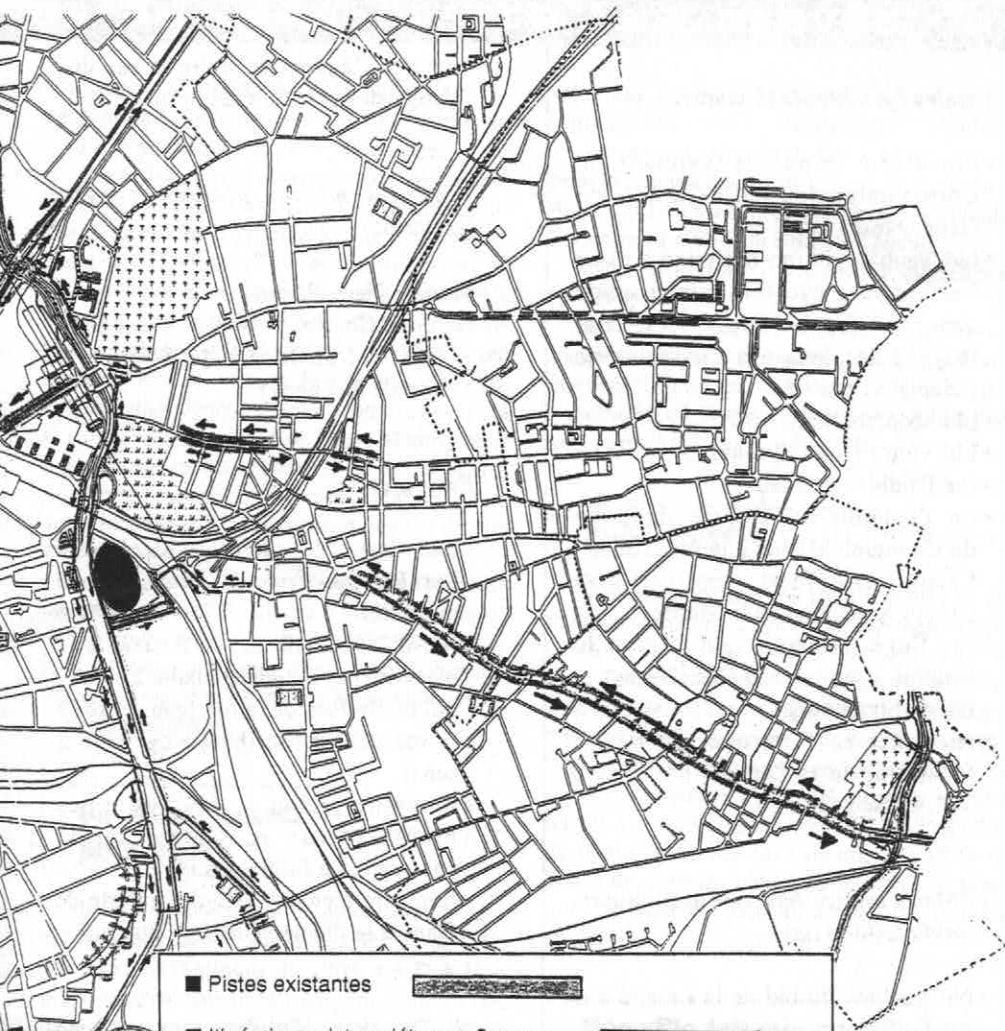
actuellement coupée (possibilité d'emprunter la rue Jean Perrin et de rejoindre le passage souterrain des Alouettes qui aboutit aux HLM derrière le bld de Belfort)








- bld des Cités-Unies, + rue du Cheminot Coquelin, Pont de Fives, entrée de la rue Pierre Legrand (entrée de Fives - 2 sens)
- rue des Urbanistes (2 sens)
- avenue de la République (Grand Boulevard - 2 sens)
- façade de l'Esplanade, du Pont Royal au square Daubenton (2 sens) , + liaison avec avenue du Bois et Canon d'Or à LAMBERSART et avec rue de Lille à ST ANDRE
- bld de Metz, entre rue d'Esquermes et place Tacq
- avenue Beethoven (2 sens - attention aux bordures ! cf. manifest'action du 29 juin 1996)
- rue de Marquillies, entre rues de la Seine et du Faubourg des Postes (sens Est-Ouest)
- rues de Cannes et Richard Wagner (sens Fâches - CHR)
- viaduc Le Corbusier (2 sens)
- rue du Molinel (sens République - Gare, entre les rues J. Maillotte et du Barbier Maës - permet de prendre la



LILLE
Itinéraires 2 roues
OBJECTIF 96





- Pistes existantes 
- Itinéraires mixtes piétons + 2 roues 
- Itinéraires mixtes piétons + 2 roues (obj 96) 
- Bandes cyclables existantes 
- Bandes cyclables (obj 96) 
- Pistes mixtes Bus + 2 roues 
- Parkings 2 roues existants 

Ville de Lille 

rue du Molinel de bout en bout à contresens)

Bandes cyclables (existantes)

- bld Bigo Danel et Vauban, de Cormontaigne au bld de la Liberté (sens Ouest - Est)
- bld Vauban, de rue Solférino à place Leclerc (axe cyclable ininterrompu dans ce sens, de l'Esplanade - Pont Royal à la place des Chasseurs de Driant)
- bld Montebello (2 sens)
- bld Victor Hugo (2 sens)
- rue Faidherbe (2 sens)
- rue du Jardin des Plantes, de la rue du Capitaine Michel à la rue Armand Carrel (sens Ouest - Est, ne figure pas sur le schéma de la Mairie)
- rue Eugène Jacquet, de la rue Ch. Colomb à la rue de la Cité (2 sens)
- bld de Strasbourg (2 sens)
- rues Pierre Legrand et Roger Salengro, de la Douane de Fives à Vill. d'Ascq (2 sens)

Couloirs mixtes bus + vélo (existants - unidirectionnels)

- bld Vauban, du bld de la Liberté à la rue Solférino
- place Mal. Leclerc, bld Bigo Danel, rue d'Isly (sens Vauban - Fbg de Béthune)
- rue de Cambrai, de la rue de Maubeuge à la rue Solférino
- rue Solférino, du bld Lebas à la rue d'Inkermann
- place de la République + rue d'Inkermann, sens République - Sébastopol
- rue du Molinel, de la rue de Paris à la rue de Tournai

- rue des Canonniers, entre le bld Carnot et la rue Le Corbusier (2 sens)
- rue des Canonniers, entre la rue des Urbanistes et le bd Carnot (un sens)

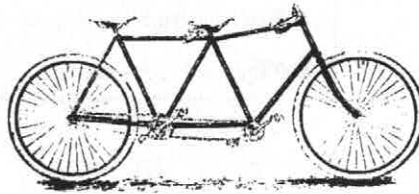
Trottoirs mixtes piétons + vélo (existants)

- rue de Flers (2 sens)
- avenue Charles St-Venant (sens Gare - Mairie, de la rue de Tournai à l'avenue Kennedy)

En projet

- blds de la Moselle et de Metz, sens Port Fluvial - Porte des Postes (bande cyclable)
- bld d'Alsace, de la rue d'Arras à la place Fernig (bande cyclable 2 sens)
- bld de Belfort, de la rue Jean-Jaurès à la rue de Trévise (bande cyclable 2 sens)
- itinéraire piéton + vélo Jardin des Plantes - rue A. Carrel par la passerelle du Jardin des Plantes
- itinéraire piéton + vélo de la Porte de Gand à la Plaine Winston Churchill

NOTA : la rue Nationale sera traitée en 1997 entre les places Leclerc et de Strasbourg, selon des modalités qui ne sont pas encore arrêtées.



concentrer sur un problème essentiel et lisible : celui de la coupure définitive de nombreux itinéraires cyclables engendrée par le projet.

Nous avons reçu le soutien de 240 signataires de la pétition proposée aux Hallennois, de l'association PÉHI (Protection de l'environnement sur Herlies, Illies et alentours) et de l'Association de défense des riverains de la RN 41. Les Maires d'Hallennes, de Wicres et de Fourmes ainsi que le Conseil Régional nous ont soutenus très activement. Les Maires d'Englos, le Conseiller Général de la circonscription et la C.U.D.L en la personne de Pierre Mauroy nous ont soutenus moins nettement. Plusieurs Maires nous ont ignorés. Le Conseil Général fut la seule institution à nous opposer une fin de non recevoir pour des raisons financières.

Nous nous sommes en outre appuyés sur une étude du CETE (Centre d'étude Techniques de l'équipement) et sur une directive du ministère des Transports pour donner poids à notre thèse... le tout doit se trouver en ce moment sur le bureau du préfet .

Un quatre quarts pour 2004

Invitée comme toutes les associations à donner son point de vue sur la candidature de Lille aux Jeux Olympiques de 2004, l'A.D.A.V. a proposé qu'en matière de transport, l'objectif des quatre-quarts soit recherché . Cela signifie que 25 % des déplacements devraient être effectués en voiture, 25 % à pied, 25 % à vélo et 25 % par les transports en commun, et ce dans le cadre de "jeux citoyens". Pierre Mauroy a semblé intéressé par cette proposition de Philippe Tostain.

Vélo-école et manifest'action réunies

J'ignore si l'institutrice du cours de CM1/CM2 de l'école Littré à Lille est une adhérente de l'ADAV, en tout cas, elle a voulu

apprendre à ses élèves à rouler à vélo à Lille en empruntant le Boulevard Vauban. Heureusement, elle s'était fait accompagner de policiers municipaux qui ont dû faire déplacer de nombreuses voitures garées sur les bandes cyclables. (La Voix du Nord du 15/6/96).

Ne confondons pas pratique cyclable et besoin cyclable :

Lors des enquêtes publiques, les ingénieurs s'appuient en effet uniquement sur la pratique - et encore ! Pourtant, si à Paris celle-ci est peu importante, 45 % des Parisiens aimeraient pouvoir se rendre à leur travail à vélo !

Solution-vélo

A Lille, nous n'avons pas de chiffre récent indiquant le pourcentage de déplacements effectués à vélo. On peut l'évaluer à quatre, cinq pour cent. Dans l'arrondissement, selon les enquêtes ménages de 1976 et 1987, 12 % des habitants utilisent le vélo au moins deux fois par semaine, il y a donc un gisement que les autorités soucieuses d'améliorer la fluidité du trafic auraient intérêt à exploiter. Quand on sait qu'à Paris 2 % de trafic en moins correspondent à 15 % de temps de trajet en moins on se demande pourquoi la solution-vélo n'est pas plus souvent envisagée.

Une ville fait mieux que tout le département du Nord

Strasbourg consacre en effet 20 millions de Francs par an au vélo... Le département du Nord ne lui alloue que 90 millions de Francs sur cinq ans. Le prochain plan cyclable sera peut-être plus généreux ?

Jour de fête...

GRACE au dynamisme de Sophie Gilliot, à une affiche superbe, à des annonces dans la presse, nous avons atteint, cette fois encore le cap des deux, trois cents "manifestifs" -cela correspond exactement au nombre de nos adhérents. On peut aussi considérer le problème autrement et se dire qu'on devrait pouvoir mieux faire.

La faute en incombe pour une bonne part à une trop faible mobilisation des adhérents : un exemple, la ville de Lille nous prêtait une sono à condition que nous allions la prendre le vendredi soir. Eh bien, il ne fut pas possible de trouver un militant disponible -et motorisé- capable de s'en charger et nous avons dû louer 600 Francs un matériel de sonorisation trop peu puissant le samedi matin... C'est un comble pour une association qui manque d'argent.

Nous avons surtout besoin de bonnes volontés pour la semaine qui précède la T.G.V... faute de quoi, se posera le problème du maintien de cette manifestation pour 1997.

Sur le terrain, notre stand faisait aussi pâle figure et surtout après le départ du triporteur, annonçait plus la braderie qu'il ne nous mettait en valeur. Le roller-club de Lille nous a fait faux bond. Le tirage de la tombola s'est quelque peu éternisé. Nous étions trop peu nombreux à pouvoir nous occuper des personnalités, et les marraines de la T.G.V, les soeurs jumelles... furent livrées à elles-mêmes (heureusement qu'elles sont deux) et

...et gueule de bois

comme personne ne s'occupait d'elles sont reparties discrètement. Nous étions en outre concurrencés par d'autres événements qui se déroulaient le même jour Place Rihour : la fondation Anne Cellier qui lutte contre la violence routière a toute notre sympathie, mais forte d'une sono surpuissante, elle nous a empêché d'exister vraiment.

Bref le C.A a un peu le blues. Pour toutes ces raisons, nous avons envisagé - sans avoir encore pris de décision- de nous associer à la ville de Lille pour fêter le vélo et de nous recentrer sur les manifestations -presque aussi efficaces médiatiquement et plus simple à organiser- et peut-être de maintenir malgré tout une T.G.V, mais ailleurs qu'à Lille. Pour l'heure, le débat est ouvert ... et merci encore à Sophie qui a accompli un travail remarquable, malheureusement mal relayé par l'association.

Le prix de la vieille roue voilée a constitué au rayon de soleil sur ce tableau un peu sombre...

Le prix de la vieille roue voilée ? Ça roule

"Ce n'est pas du cinéma"

La T.G.V 6 fut en effet marquée par une nouveauté suggérée par Sophie Gilliot : l'attribution du prix de la "vieille

roue voilée". Six mois après le Palmarès, cette distinction devait permettre à l'A.D.A.V de se montrer plus pressante sur certains dossiers. Cette roue voilée provenant d'un vrai accident (cf Heurovélo N°11 p 3) allait être donnée à la ville ou à l'institution qui aurait le moins agi dans l'intérêt des cyclistes.

" Il y a pourtant des nominés "

L'attribution de ce prix s'est faite en deux temps : d'abord une première liste recensait les "nominés" au nombre desquels figuraient :

- La D.D.E. : Dans la mise à deux fois deux voies de la R.N 41, elle persistait (et persiste toujours) à supprimer la plupart des cheminements piétonniers et cyclables.
- La ville de Roubaix : Le maire de cette ville refusait de recevoir le correspondant local et affirmait ne pas voir de cyclistes sur la piste du Grand boulevard. Bref, " Hors du Paris-Roubaix, point de cyclistes !"
- Les chauffards et notamment les parents d'élèves qui se garent sur les bandes cyclables particulièrement aux heures de sortie d'école.
- La ville d'Haubourdin : Malgré des années de sollicitations et des promesses électorales, rien n'y a été fait pour les cyclistes.

" Ca se discute "

Le C.A a examiné les différentes propositions et a attribué le prix à la ville d'Haubourdin dont le dossier était particulièrement chargé. Des extraits de la lettre envoyée au Maire d'Haubourdin, Monsieur Vercaemer permettent de le mesurer.

(.....) • Le 13 janvier 1992, à l'occasion

de la rénovation du "Parc", nous avons demandé la création de parkings ou de casiers à bicyclettes : rien n'a été fait et les vélos fleurissent toujours aux balcons.

• Dans ce même courrier, nous avons attiré l'attention sur le danger qu'occasionnerait le rétrécissement des voies de l'avenue de l'Europe par la création d'un terre-plein central ; nous avons proposé la création d'une bande cyclable : notre demande a été ignorée.

• Lors d'une réunion, nous avons demandé la pose d'arceaux anti-vols permettant d'accrocher son vélo au cadre; vous sembliez même prêt à les faire fabriquer par les services techniques de la ville (je vous avais proposé de vous renseigner auprès de la ville de Lille) : le seul parking à vélos aménagé se trouve devant la nouvelle salle de sport et s'avère inutilisable car il permet juste d'accrocher sa roue.

• Lors de la réfection de la voirie rue du Capitaine Hazebrouck, j'ai demandé à vos services techniques que les bordures permettant d'entrer dans la cour de l'école de musique soient douces : rien n'a été fait en ce sens.

• Vous avez demandé la collaboration de l'A.D.A.V, pour aménager un contresens cyclable rue Salengro : malgré plusieurs propositions d'aménagements tout à fait réalisables, nos projets ont été écartés sans que nous n'ayons eu la possibilité de les présenter aux riverains méfiants.

• Vous aviez promis lors des élections municipales de développer les pistes cyclables : à ma connaissance, Haubourdin est la seule ville à avoir vu son réseau cyclable diminuer ; en effet la piste cyclable de la route de Santes a été en partie supprimée pour permettre la création d'un trottoir. Lorsque j'ai téléphoné à la C.U.D.L pour m'étonner de cela, Monsieur Cuisinier m'a dit qu'il avait atti-

ré votre intention sur les problèmes qu'allait poser aux cyclistes la création de ce trottoir, mais m'a-t-il dit, vous avez choisi de passer outre. Pourtant, un trottoir mixte comme celui qui a été aménagé sur le pont d'Englos à Hallennes ne pose pas de problème de cohabitation et le cycliste voulant tourner à gauche rue du Docteur Schweitzer à Hallennes devra désormais s'arrêter au milieu de la chaussée au péril de sa vie.

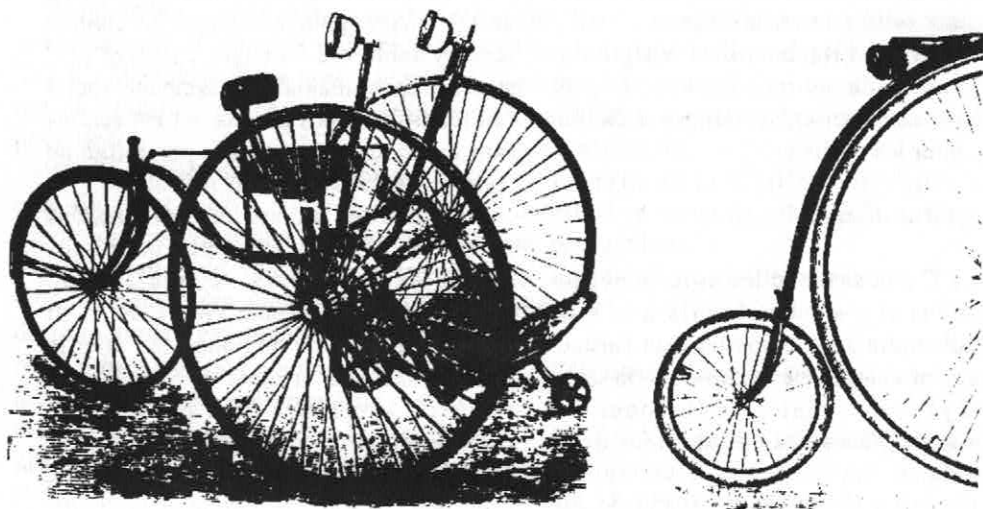
• D'une manière générale, la circulation à bicyclette est extrêmement dangereuse à Haubourdin, rien n'est fait pour modérer le trafic et les piétons sont d'ailleurs eux aussi assez souvent physiquement victimes de cette politique. (.....)

Les effets...

La presse locale a fait état de ces nominations, et la semaine suivant la T.G.V, le correspondant de Roubaix, Raymond Bodart, a reçu une lettre l'invitant à participer à une réunion de travail en Mairie de Roubaix. A Haubourdin,

des étudiants de l'école Supérieure de Journalisme ont enquêté sur l'attribution de ce prix... ce qui a mis le Maire de fort mauvaise humeur et a donné l'occasion à l'adjoint à la circulation, Monsieur Chouteau d'opposer les cyclistes aux piétons "Pour moi 300 gamins à pied pèsent plus que trois vélos"... Pas un mot sur les voitures pourtant responsables de cette insécurité. De plus pour évaluer le trafic cyclable rue Salengro, il s'est rendu au parking-vélo du lycée Beaupré, a dénombré 3 vélos et en a déduit que 3 cyclistes empruntaient cette voie ! Avec de telles méthodes de comptage -ou une telle mauvaise foi- l'A.D.A.V aura fort à faire pour que la situation évolue à Haubourdin. Lors d'une visite à JÄlich, ville d'Allemagne jumelée avec Haubourdin, j'avais déjà entendu une élue commenter ainsi un trottoir cyclable : "c'est n'importe quoi quoi ici, les vélos roulent même sur les trottoirs".

A Haubourdin, les voitures roulent sur les piétons et sur les vélos et ça c'est sans doute dans l'ordre des choses.



Réunion du Conseil d'administration de l'ADAV, mardi 8 octobre et mardi 12 novembre, à 19 heures à la MNE

Assemblée Générale de l'ADAV le vendredi 15 novembre à 18 h 30 à la MNE

Manifestation de l'ADAV (cf page 3) samedi 26 octobre et samedi 30 novembre

Congrès des Villes Cyclables à Nantes les 11 et 12 octobre

STAGE DE FORMATION DES VELOACTIFS

Comment mieux défendre le vélo urbain devant des élus ou des techniciens

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél : Association :

désire participer au stage de formation organisé par l'ADAV les 19 et 20 octobre 1996 à Bailleul. Coût du stage : 150 f (comprend la formation, les documents distribués, l'hébergement en gîte rural et le repas du dimanche midi)

Bulletin d'adhésion

J'adhère à l'Association Droit au Vélo, et je verse la somme de : francs.

(membre actif 70F, étudiants et chômeurs 40F, couples 120F, familles 150F, soutien à partir de 150F.)

Je soutiens l'ADAV par un don de francs et demande un reçu fiscal.

Je désire participer aux activités de l'ADAV (préciser éventuellement).

Je désire seulement recevoir «L'Heurovélo» et verse 40 francs.

Mme Mlle M.

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél : Profession : Date naissance

[chèque à l'ordre de A.D.A.V.,
23 rue Gosselet, 59000 Lille]

Date et signature

OURS

«L'Heurovélo, journal dérailleur»

est édité par l'Association Droit au Vélo (ADAV), 23 rue Gosselet, 59000 Lille.

Tél. 20 86 17 25 Fax 20 86 15 56.

Trimestriel, 5 F le numéro. N°15,

octobre 96. **Directeur de publication :**

Christian Desfontaines. CPPAP en cours. ISSN 125 10602. Imprimé par nos soins.

Equipe de rédaction : Jean-Pierre Verhille, Christian Desfontaines, Dominique Plancke, Jean Dewavrin.

Maquette : ADAV. **Dessins :** D.R.

Page 2 : L'édito du Président

«*Veni, vedi, parti...*»

Page 3 :

Manifestez-vous !

Pages 4-5 :

Découverte

Page s 6&11 :

Les brèves de JP

Page s 7 à 10 :

Vélo à Lille : état des lieux

Page s 12-13-14

Jour de fête

Page 15 :

Agenda, stage, adhésion

Page 16 :

Vous êtes ici

sommaire

A.D.A.V.
23 rue
Gosselet
59000 Lille

