

A CONSULTER

Le journal

dérailleur

L'heuro VELO

n°16

janvier 1997

LOI SUR L'AIR:
MESURES
ANTI-POLLUTION



Palmarès

Depuis 1992, l'ADAV établit chaque année, à l'occasion de son Assemblée Générale un palmarès des collectivités locales et des institutions publiques. Ce palmarès classe, non pas l'"état cyclable" de la collectivité, mais les efforts réalisés en faveur de la bicyclette durant les douze mois écoulés.

En 1995, l'ADAV avait classé la ville de Lille en numéro 1. Cette année, l'ADAV a estimé que personne ne méritait cette première place.

C'est **Lys lez Lannoy** qui obtient la deuxième place.

L'ADAV a voulu ainsi mettre en avant l'effort en faveur du vélo d'une commune moyenne, qui a équipé trois policiers municipaux de vélo, qui a engagé une campagne de promotion des déplacements à vélo dans son journal municipal, et qui a décidé de prendre en compte le vélo dans tous ses futurs aménagements de voirie, en lien avec les services de la CUDL.

Roubaix et Haubourdin se partagent la dernière place. Ces deux communes se distinguent en effet par leur refus obstiné (Haubourdin) ou poli (Roubaix) de faire quoi que ce soit en faveur du vélo, alors que les correspondants locaux de l'ADAV s'évertuent à leur proposer leur aide. Haubourdin a même cette année supprimé quelques centaines de mètres de piste cyclable, rue de Santes.

En troisième place, on retrouve **Lille**. L'ADAV a estimé que les efforts remarquables l'an passé en faveur du vélo avaient "patiné" cette année, même si Lille a encore de l'avance. La Ville n'a pas encore pris le réflexe d'intégrer la place du vélo dans les réfections de voirie : rue Brûle-Maison et avenue Kennedy par exemple. La Ville n'a pas encore non plus engagé de mesures réelles pour faire respecter les bandes cyclables par les automobilistes. La Ville a été

aussi incapable de faire face au traitement cyclable catastrophique du viaduc Le Corbusier par la SAEM Euralille. Enfin, l'ADAV considère toutes les nouvelles mises de rues en sens unique comme des décisions hostiles aux cyclistes, obligés à faire de longs détours. Par ailleurs, l'ADAV s'étonne que la mise en place d'arceaux de stationnement s'arrête aux frontières d'Hellemmes, où l'on continue à poser du matériel particulièrement inadapté (Place Hentgès par exemple).

Villeneuve d'Ascq (4ème) obtient la quatrième place. L'ADAV salue la mise en place d'un groupe de travail sur le vélo auquel sont associés les cyclistes, la mise en place de parcs de stationnement et la volonté d'intégrer les cyclistes dans les réaménagements de voirie (la rue des Vétérans en est un bel exemple).

Le Conseil Général (5ème) a réalisé un certain nombre de travaux autour de Lille sur les routes départementales, dans le cadre de son plan de développement du réseau cyclable. La réfection du Grand Boulevard avait été promise pour 96. Elle devrait être effective en 97. Même si cela a été long, l'ADAV vient d'obtenir la création prochaine d'un groupe de travail vélo dans l'arrondissement de Lille, groupe auquel l'association sera associée (voir pages 4 et 5). L'ADAV regrette le refus du Conseil Général de soutenir les revendications de l'ADAV pour le rétablissement des liaisons cyclables dans le dossier de la RN41.

Le Conseil Régional (6ème) a pour sa part activement soutenu auprès de l'État les revendications de l'ADAV dans ce dossier et a aidé l'ADAV dans sa campagne "être vu à vélo" auprès des lycéens. Sur les compétences propres du Conseil Régional, l'ADAV a pris acte avec satisfaction de la construction d'abris pour vélos dans les gares rénovées. En revanche, elle regrette que la Région ne prenne toujours pas en compte les revendications de l'ADAV en ce qui concerne le stationnement des vélos dans les lycées. Enfin l'ADAV déplore vivement que les nouvelles rames Z2N du TER ne soient pas équipées pour le transport des vélos (voir page 6).

Tourcoing (6ème) se distingue par la mise en place d'un comité vélo avec les cyclistes et une volonté d'intégrer désormais le vélo dans la ville (bandes cyclables bd de l'égalité et projet à l'entrée de Tourcoing en provenance du Grand Boulevard)

L'ADAV salue l'effort de la DDE, dont deux ingénieurs des Grands Travaux ont effectué une visite à bicyclette le 18 octobre, avec l'ADAV, à Hallennes lez Haubourdin, sur la RN41. En revanche, la DDE refuse toujours de prendre les remarques de l'ADAV dans le dossier de déviation du B.P. Est à Lille et continue à poser des bordures hautes aux entrées de pistes, contrairement à ce que prévoit l'excellente instruction ministérielle du 2 novembre 95.

L'ADAV regrette que les avancées réelles et les compétences acquises au sein du groupe de travail vélo de Lille ne soient pas diffusées dans l'ensemble des services techniques de la CUDL, ce qui éviterait de refaire à Lambersart les erreurs que l'on a mis deux ans à corriger à Lille. Il manque toujours une réelle volonté politique en faveur du vélo au sein du Conseil Communautaire. L'ADAV n'a pas les moyens de faire ce travail dans toutes les subdivisions techniques de la CUDL. L'ADAV regrette aussi qu'il n'y ait pas de vélos de fonction à la CUDL !

Le palmarès complet est disponible sur demande à l'ADAV (joindre une enveloppe timbrée à votre adresse).

Comme les années précédentes, la presse écrite régionale a très bien rendu compte de ce Palmarès, qui a provoqué soupirs d'aise ou mouvements d'humeur dans les collectivités concernées.

Assemblée générale

87 adhérents étaient présents ou représentés à l'assemblée générale de l'ADAV le 8 novembre dernier. Présentation du 5ème Palmarès, discussions avec les élus présents (Daniel Rougerie, adjoint au Maire de Lille et Alain Tredez, Vice-Président du Conseil régional, - qu'ils en soient ici remerciés-) présentation des rapports moral et financier ont occupé toute la soirée. Pour répondre à la frustration exprimée par certains participants sur le manque de débat interne sur les orientations pour l'année à venir, le CA de l'ADAV a décidé qu'à l'avenir, l'AG se déroulerait en deux temps: en octobre 97 : palmarès et débat avec les élus et en janvier 98 : rapports d'activités et débats d'orientations.

Secrétariat :

Depuis mars dernier et le départ de Sébastien Piat, l'ADAV n'a plus de permanent. Les finances de l'ADAV s'étant assainies, le CA a décidé l'embauche d'Isabelle Demuynck à mi-temps à partir de février 98.

Loi sur l'air :

La loi sur l'air a été adoptée par le Parlement. Vidée d'une bonne partie de sa substance (elle servira plus à mesurer la pollution de l'air qu'à la prévenir), elle comporte pourtant une disposition essentielle pour nous : à partir de 1998, toute aménagement ou réaménagement routier urbain devra comprendre un aménagement cyclable. Espérons que cette disposition survivra aux décrets d'application.

...un boulevard

Le mercredi 12 juin et le lundi 4 novembre, Monsieur Despature, responsable de l'Unité Territoriale de Lille pour le Département nous a reçus. Cela nous a donné l'occasion d'envisager l'avenir et de faire le point sur le Plan Cyclable du Département. Malgré ses insuffisances et ses imperfections, celui-ci a constitué une ouverture intéressante, Monsieur Despature faisant remarquer que les investissements cyclables du Département sont de 10 Millions de Francs par an alors que les investissements routiers du Département sont de 200 Millions.

1. Les résultats concrets obtenus lors de ces réunions :

- La piste cyclable du Grand Boulevard sera refaite : le Département a reconnu avoir temporisé en raison d'un projet de réaménagement complet de cet axe mais comme ceci ne sera pas effectif avant au moins dix ans, on nous a promis que la piste cyclable serait refaite au printemps quoiqu'à l'économie (suppression des bordures, des racines, marquage au sol). Nous avons demandé qu'un jalonnement soit prévu, notamment pour les cyclistes venant de Lille; en réalité celui-ci dépend des communes. Rien ne sera fait pour les feux; Monsieur Despature a approuvé officieusement la pratique de D. Pruvost qui consiste à les brûler prudemment. Il ne voit pas comment de son côté il peut agir pour résoudre le problème.

- L'A.D.A.V est d'ores et déjà associée au prochain " plan de développement du réseau cyclable du département du Nord" (1999-2004). Lors de la deuxième réunion nous avons avancé des propositions concrètes non exhaustives. Il n'est pas trop tard pour envoyer au local vos souhaits à ce sujet en étant aussi précis que possible (numérotation des voies, nature du problème, faisabilité, solutions envisageables....).

- Monsieur Despature nous invite aussi à répertorier les problèmes rencontrés : il dispose en effet d'un "budget-sécurité" qui permet d'intervenir assez vite sur de petits aménagements cyclables.

- Les bordures interrompant les pistes cyclables ont vécu. Dorénavant, il n'y aura plus que des caniveaux à double pente dans toutes les réalisations ou aménagements dont le département détient la maîtrise d'ouvrage. Monsieur Despature a même ajouté que dans le cas contraire on pourrait considérer cela comme une erreur de ses services.

- Les services du Conseil Général travaillent à l'élaboration d'une carte cyclable du département.

2. Les propositions de l'A.D.A.V entendues avec bienveillance :

- La constitution d'un véritable maillage cyclable dans tout le département. Pour l'heure, quand on l'examine, la carte cyclable du département est constituée de tronçons non reliés entre eux, un peu

comme une carte du réseau ferré en France

- L'association de l' A.D.A.V. à la réalisation de tous les projets de voirie et ce par le biais des correspondants locaux.

- La nécessité de proposer aux communes d'installer des arceaux antivols en même temps que des abribus, de manière à améliorer la complémentarité transports en commun-vélos.

- **Nous avons soulevé** le problème suivant : lorsque le département aménage une piste cyclable, celle-ci est presque toujours interrompue lors de traversées d'agglomérations. Nous avons demandé que des bandes -ou des trottoirs cyclables si la place manque- soient créés en agglomération pour éviter cela Monsieur Despature nous a fait remarquer que le traitement routier de ces agglomérations ne relève pas du département mais de la C.U.D.L ou d'autres instances. Donc, le cycliste y est souvent réinséré dans un trafic routier théoriquement limité à 50 Km/h mais dans les faits beaucoup plus rapide. Monsieur Despature s'est engagé à prévenir les maires des communes concernés par l'aménagement d'une piste cyclable pour que ceux-ci demandent à la CUDL de la poursuivre en agglomération. Certes le Département et la CUDL sont politiquement opposés et il leur est difficile de travailler main dans la main, mais le Département est prêt à faire le premier pas.

- **Nous avons fait valoir** l'intérêt de séparer chaussées et pistes cyclables par une haie. Celle-ci éviterait le stationnement et la circulation d'engins sur les

pistes, les protégerait des projections et éviterait les accidents parfois mortels aux automobilistes dérapant sur la chaussée. Cette proposition figure dans le dernier numéro de la revue du Conseil Général.

- **Monsieur Despature voudrait étendre cette sensibilisation au vélo** auprès de l'ensemble des élus et techniciens. Il regrette même que les élus n'interpellent pas plus le Département à ce sujet (par exemple les maires de Loos et d'Haubourdin veulent aménager la RD 941 mais se sont adressés à la CUDL et pas au Département). L'idée d'une journée de formation à l'intention des élus et techniciens fait son chemin....

Ces réunions se sont révélées très constructives. Qui sait, dans quelques années on ne remarquera peut-être plus qu'on passe en Belgique au regard des installations cyclables. Nous regrettons juste d'avoir oublié de demander au Département de se poser systématiquement le problème de la construction d'une bande cyclable lors de toute réfection de voie départementale; la plupart du temps, la place ne manque pas, il suffit juste d'étudier le problème. On peut ainsi pour un coût modique multiplier le réseau cyclable...c'est ce qu'a fait dans le Valenciennois notre vice-président Philippe Tostain.

Jean-Pierre Verhille

Rond-point au point ...

Le Conseil Général vient d'installer un giratoire expérimental sur le CD 7 (route d'Englos à Beaucamps). Les intentions sont excellentes puisqu'il s'agit d'éviter aux cyclistes des détours -en leur laissant un anneau de circulation extérieur peint en vert- et de les protéger par un îlot matérialisant bien la séparation route/piste à la fin du rond-point. Mais dans les premiers temps, faute d'un marquage horizontal et vertical suffisamment précis, en raison également de la faible visibilité de l'îlot, de nombreux automobilistes ont percuté ce dernier...ou ont malencontreusement emprunté la piste cyclable persuadés que cette voie leur était destinée.

Depuis, le Conseil Général a remédié au problème. Espérons toutefois que ces balbutiements ne condamnent pas l'expérience. Sur le principe en effet, la solution retenue mériterait d'être généralisée, d'autant qu'elle oblige réellement les automobilistes à ralentir.

Place au vélo !

Jusqu'à présent l'ADAV avait dû se contenter à Lille de bandes cyclables complaisamment tracées là où elles permettaient de garantir aux automobilistes le maintien de leur axe de circulation. Ceux-ci en sont d'autant plus reconnaissants qu'ils leur offrent une bande de "stationnement-minute" fort utile...

Mais une petite révolution va s'opérer rue Nationale : une voie de circulation va en effet être enlevée aux voitures pour permettre la création d'une piste cyclable et d'un couloir bus. Ils devraient normalement être continus de façon à empêcher tout stationnement illicite. Les valse-hésitations de Transpole ont retardé les aménagements prévus. En principe, c'est pour le 20 janvier.

«A Lille, je stationne facile»

On peut regretter le manque de cohérence en matière de politique de circulation à Lille. En effet, ce slogan manifestement mensonger "A Lille, je stationne facile" constitue une invitation à venir en ville en voiture. Qui plus est cette campagne de publicité utilise comme support d'affiche... l'arrière des autobus. Serait-on revenu à l'époque pompidolienne où il fallait "adapter la ville à la voiture"? En tout cas Marc Santré a écrit au nom de l'ADAV à Pierre Mauroy pour protester et proposer plutôt le slogan : "Stationner à Lille, c'est cher et difficile".

«L'offre et la demande»

Lors de l'Assemblée Générale de l'ADAV du 8 novembre 1996, Daniel Rougerie, adjoint lillois à la circulation a prononcé à plusieurs reprises la phrase suivante "en matière d'aménagements cyclables, à Lille, l'offre est supérieure à la demande". Qu'est-ce qui se dissimule derrière cette phrase à connotation libérale ? Un peu d'auto-satisfaction doublée d'une allusion perfide à la sous-utilisation des équipements ? C'est en tout cas ainsi que je l'ai compris...et sur le coup, assommés par la force de ce slogan ou dubitatifs quant à sa signification réelle, nous n'avons pas bronché.

Pourtant, il faut "laisser du temps au temps" pour que changent les habitudes prises en matière de déplacement. En outre, les installations réalisées ne sont pas forcément opérationnelles (Ah ! les stationnements sur les bandes cyclables !). Enfin, la notion de réseau n'est pas encore pleinement intégrée par les aménageurs : à quoi bon bénéficier d'un kilomètre de piste cyclable si c'est pour risquer sa vie juste après ?

Erreur d'aiguillage...

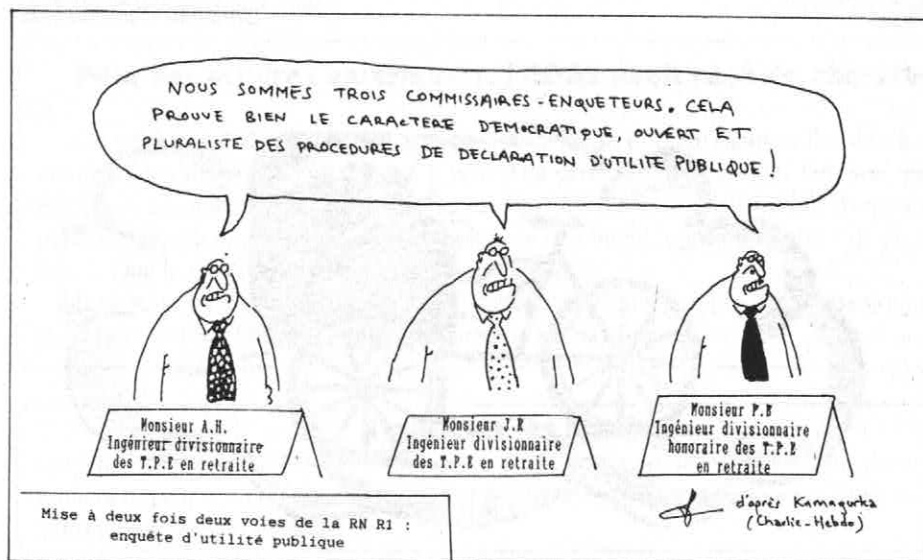
Le Conseil Régional a passé commande de rames à deux étages. Malheureusement, contrairement à ce que nous avons demandé, rien n'y a été prévu pour transporter son vélo en bagage accompagné. Alain Trédez, vice-président chargé des transports, présent lors de l'assemblée générale a reconnu qu'il s'agissait d'une erreur et a promis de remédier à la situation.

Quelle utilité publique ?

L'enquête d'utilité publique concernant la mise à deux fois deux voies de la RN 41 est terminée. L'ADAV avait demandé le maintien de tous les franchissements pour les piétons, les cyclistes et les cavaliers; Les commissaires enquêteurs ont rejeté cette demande (sauf en ce qui concerne le franchissement de Fournes). L'avis de la population (239 signatures), d'associations (PEHI...), d'élus (Monsieur le Maire d'Hallennes, MM Durand et Mauroy), de la Région (Monsieur Caron), de l'État (par le biais de la directive sur la prise en compte des deux-roues légers), du Centre d'Études Techniques de

l'Équipement ont été superbement ignorés. Les raisons invoquées valent le détour. Outre le coût financier, les trois commissaires enquêteurs craignent que les passerelles n'aient un "impact visuel négatif" (sic!) alors que les ponts pour les véhicules lourds ne les émeuvent pas -c'est vrai qu'on les appelle des "ouvrages d'art"! De plus...et cela ne nous fait pas rire, ils considèrent les déplacements des piétons et des cyclistes comme des "déplacements de second ordre".

Scandalisé, le Conseil d'Administration de l'ADAV a décidé en septembre 96 d'engager un recours contre la Déclaration d'Utilité Publique si celle-ci est prononcée en l'état. Informé de cette décision, Monsieur Tapadinhas, directeur des grands travaux à la DDE a fini par venir expérimenter sur place -et à vélo !- la situation et a reconnu le problème. Nous ne savons toujours pas quelles sont ses nouvelles propositions, mais nous avons eu la preuve de la quasi-inutilité des enquêtes d'utilité publique.



à Lille :

carton jaune !

Carton jaune aux commerçants du centre de Lille partenaires de l'opération "Vitrines de Lille" : ceux-ci ont récemment lancé un jeu consistant à remettre à leurs clients une carte à gratter : si le client tire le bon numéro, il gagne ... un bon de stationnement (auto, bien entendu) gratuit de 5 heures. Au total, c'est ainsi 30 000 heures de stationnement gratuit qui sont mises en jeu !

Cette opération publicitaire, empreinte de démagogie pour le client-automobiliste, ne manquera pas d'augmenter la circulation des voitures en centre ville, celle-ci devenant attractive puisque le stationnement n'y coûtera rien.

Une telle promotion est du reste cohérente avec la campagne municipale "à Lille, je stationne facile" destinée à renforcer l'attractivité auto de l'hyper-centre, et ce au mépris de l'environnement et de la qualité de la ville. Ce cadeau commercial aurait très bien pu être orienté dans un sens civique, par exemple offrir à la clientèle des tickets de métro (cela s'est fait notamment à Lyon) ... ou réserver un lot aux clients attestant être venus faire leurs courses à vélo !

Christian Desfontaines



Manifest'actions

80 % de réussite

Nos manifest'actions mensuelles (le dernier samedi de chaque mois) aboutissent à des résultats spectaculaires :

- Les bordures de l'avenue Beethoven à Lille ont été supprimées et remplacées par des caniveaux à double pente

- Celles du rond-point de Saint-André le seront prochainement

- La piste cyclable du Grand Boulevard de Lille à Roubaix sera refaite au printemps : le Conseil Général vient de passer un appel d'offre.

- Les bordures matérialisant la piste cyclable de l'avenue Le Corbusier à Lille ont été réinstallées (cf poème ci-contre).

Seul le problème du stationnement sur les bandes cyclables du Boulevard Vauban n'a pu être résolu. Il a quand même abouti à une prise de conscience du problème.

Prochain rendez-vous le samedi 25 janvier à 10 heures. Renseignez-vous au local pour connaître le lieu de rendez-vous.

Manifestation de novembre

Lille n'est plus dans Lille depuis que son Roy,

Déléguant son pouvoir -ce qui n'est pas peu vil-

A remis son sceptre aux portes d'Euralille.

Baïetto, bille en tête, a saisi la couronne Malmenant la piétaille au profit des bagnoles.

Un beau jour, de guerre lasse, l'ADAV réagit;

Sur leurs chevaux d'acier les cyclistes reprisent

Les territoires perdus, les pistes grignotées,

Capturant une auto indûment stationnée.

Combattants dérisoires d'une lutte sans nom,

Ensemble, préparons la vélorution!

Jean-Pierre Verhille

Pour ses affaires extérieures, l'ADAV avait rêvé de charette ...

En voilà une ! Daniel Macrez, adhérent ingénieux et bienfaiteur, a fait don à l'association d'une magnifique remorque à vélo d'un gris très "classe", qui fera son meilleur effet lors des sorties festives et militantes où l'ADAV a souvent besoin d'emporter du matériel : banderoles, tracts, voire pelles, sacs de ciment, cônes ou bornes de signalisation ... Que le généreux donateur en soit ici remercié.

Il ne reste plus qu'à trouver un graphiste de talent pour frapper cet accessoire utilitaire du nouveau logo de l'ADAV. Appel aux bonnes volontés ...

Respectez les bus !

Les chauffeurs de Transpole se plaignent parfois de certains cyclistes qui occupent toute la largeur des couloirs bus-vélo. Alors, soyez sympas, autant que possible, roulez à droite et laissez-vous doubler !

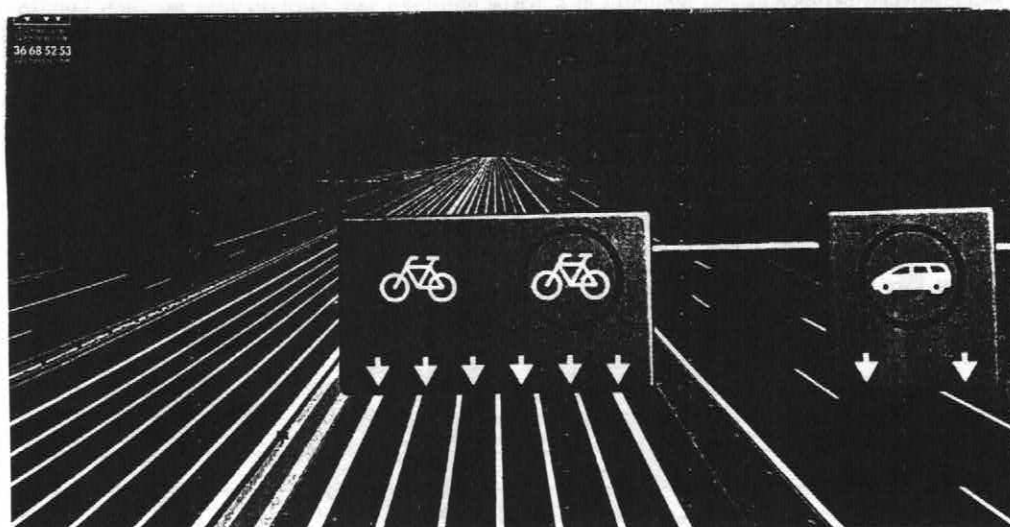
Vélautoroute

A première vue, on est ravi de découvrir que pour vendre son "monospace", Volkswagen utilise la bicyclette, le baptise Raleigh et "offre" trois vélos pour une voiture achetée tout en imaginant dans un récit de science-fiction écolo qu'au XXI^e siècle les autoroutes cyclables remplaceront les autoroutes. On se dit quand même que derrière le piège commercial doit se dissimuler une autre arnaque. Une image de synthèse montre en effet une "vélautoroute" à 12 voies (sans compter les bandes d'arrêt d'urgence!) parfaitement rectiligne et désespérément vide, bordée de petits arbres créés par images de synthèse et relégués aux marges au profit de l'omniprésent bitume.

Soit les publicitaires n'ont rien compris... et

surtout pas que les cyclistes qu'ils soient urbains ou non préféreront toujours les petites routes de campagnes ou les rues tranquilles -après tout, on peut les en excuser puisque la DDE privilégie le maintien d'une piste cyclable le long de la RN 41 plutôt que la réalisation de franchissements qui permettraient de s'en éloigner au plus vite; plus insidieusement, en présentant des pistes cyclables vides et dissuasives ils ont peut-être le souci de présenter l'autoroute comme une fatalité et celui de dissuader les automobilistes de renoncer à leur "chère" voiture. De fait, pendant les vacances, nombre de vélos parcourent davantage de kilomètres sur la voiture que sur route.

Jean-Pierre Verhille



**Ce qu'il faut savoir, c'est qu'au XX^e siècle
Volkswagen équipait son Sharan Raleigh de 3 vélos.**

Réunions du Conseil d'administration de l'ADAV, mardi 14 janvier, mardi 11 février, et mardi 11 mars à 19 heures à la MNE

Manifest'actions de l'ADAV samedi 25 janvier, samedi 22 février et samedi 29 mars. En principe le rendez-vous est à 10 heures. Le lieu de rendez-vous est indiqué sur le répondeur de l'ADAV quelques jours avant la manifestation. Les adhérents de la commune ou du quartier concernés sont avertis personnellement par courrier.

Abonnez-vous à Vélocité, revue du cycliste urbain

4 numéros, du n°41 (mars 97) au n° 44 (décembre 97)

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél :

souhaite m'abonner à Vélocité, et joins un chèque de 80 francs à l'ordre de la FUBICY, 4 rue Brûlée 67000 Strasbourg

Bulletin d'adhésion à l'ADAV 1997

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 de 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. 03 20 86 17 25 Fax 03 20 86 15 56. Trimestriel, 5 F le numéro. N°16, janvier 97. **Directeur de publication** : Christian Desfontaines. CPPAP en cours. ISSN 125 10602. Imprimé par nos soins à 500 exemplaires.

Rédaction : Jean-Pierre Verhille, Christian Desfontaines, Dominique Plancke, Jean Dewavrin. **Secrétariat de rédaction** : Dominique Plancke. **Maquette** : ADAV. **Dessins** : D.R.

Pages 2 et 3 :

le palmarès annuel de l'ADAV

Pages 4 et 5 :

Le Département nous ouvre un boulevard

Pages 6 et 7 :

Les brèves de Jean-Pierre

Page 8 : *Carton jaune*

Page 9 : *Manifest'actions*

Page 10 : *Vélautoroute*

Page 11 :

Agenda, adhésion, abonnement

Page 12 :

Vous y êtes

sommaire

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

