

Le journal

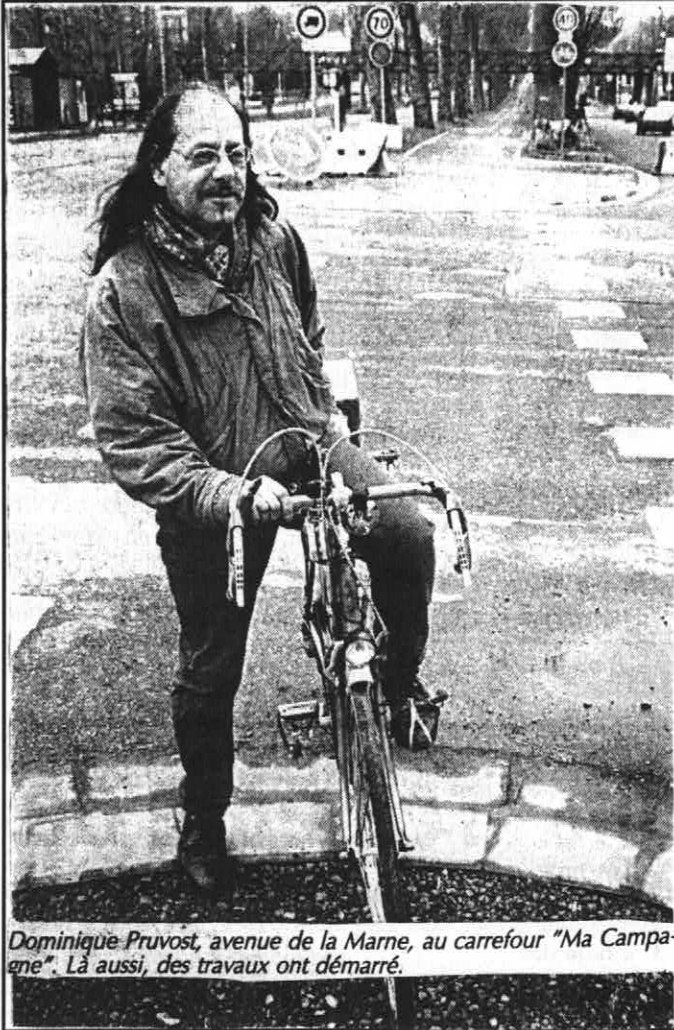
dérailleur

L'heuro

VELO

n° 17

avril 1997



ÇA BOUGE
ENFIN POUR
LE VÉLO,
À ROUBAIX
ET SUR LE
GRAND
BOULEVARD !

À L'OCCASION DU
DÉMARRAGE DES
TRAVAUX SUR LE
GRAND BOULEVARD,
NORD-ECLAIR A
CONSACRÉ UN LONG
ARTICLE À
DOMINIQUE PRUVOST,
CORRESPONDANT LOCAL
DE L'ADAV
(PAGES 4 ET 5)

Dominique Pruvost, avenue de la Marne, au carrefour "Ma Campagne". Là aussi, des travaux ont démarré.

Des routes pour séparer les hommes.

Quand les hommes se déplaçaient à pied, un réseau extrêmement dense de chemins permettait de se rendre directement d'un point à un autre : logique de bipède. Plus tard, des infrastructures plus lourdes -voies ferrées ou routes bitumées- accentuèrent cette mobilité; certes elles gênaient les piétons ou les cyclistes désireux de les

traverser, mais un passage à niveau ou clouté pouvait faire l'affaire.

Depuis une génération, les autoroutes impossibles à traverser se sont multipliées. Elles ont officiellement permis de "désenclaver" certaines régions.... mais ce fut aux dépens de nombreux chemins ou routes secondaires; que voulez-vous : vitesse ou vélo, il fallut choisir. Et on a choisi : depuis quelques années, le mouvement s'accélère : le T.G.V. est sans doute une merveille technologique, mais refuse les passages à niveau. Les nouvelles autoroutes ne désenclaveront plus rien puisque l'A 1 bis reliera des villes déjà desservies. Pire, en faisant passer à deux fois deux voies des itinéraires existant, on les transforme en autoroutes désormais intraversables. Bref, au lieu de relier les hommes, les routes de cette fin de siècle les séparent ou les coupent définitivement de leur environnement. De "chemin frayé", la route est désormais devenue synonyme de "chemins barrés" ou détournés. Curieuse logique...

La logique n'est pas absente de ce paradoxe, c'est celle des déplacements longs, c'est celle du "tout-voiture". Il a fallu des milliers d'années pour que l'homme se dresse sur ses pattes de derrière. En moins d'une

génération on atrophiera les muscles de ses membres inférieurs pour l'écraser d'office et préventivement au fond du fauteuil roulant qu'est sa voiture à moins qu'il ne pratique le vélo...d'appartement ou le simulateur de montée d'escalier. Cette logique sous-tend le discours des techniciens, des ingénieurs et des élus. On dépense autant d'argent en France pour mettre au point le télépéage que pour étudier les déplacements à bicyclette. On veut faire gagner du temps aux automobilistes en trouvant normal d'en faire perdre aux piétons et aux cyclistes à qui on impose des détours et des efforts physiques supplémentaires. On trouve normal de dépenser 300 millions de Francs pour rajouter une voie à la RN 41 sur 15 kilomètres mais on trouve que maintenir les traversées de cet axe par des passerelles coûterait trop cher "pour des liaisons intercommunales de second ordre" comme si un citoyen allant de Santes à Beaucamps valait moins qu'un citoyen allant de La Bassée à Lille. Un déplacement sur deux en France est pourtant inférieur à quatre kilomètres.

Schizophrène, l'État produit pourtant d'excellentes circulaires : la loi LOTI, la loi sur l'air, la "recommandation sur la prise en compte des cyclistes" constituent de bons textes...mais ce même État s'appête à déclarer d'utilité publique une mise à deux fois deux voies -celle de la RN 41-qui détruit plus de chemins qu'elle n'en aménage. Au lieu de gérer le trafic automobile en le canalisant, il le génère en imposant non seulement des détours mais aussi l'utilisation d'itinéraires dangereux et pollués, bref en invitant piétons et cyclistes à circuler en voiture.

L'ADAV est bien décidée à utiliser toute son énergie pour gripper cette «machine infernale». En ville, son combat pour demander la possibilité d'emprunter les sens interdits obéit à cette vraie logique, celle de ceux qui utilisent leur énergie musculaire pour se déplacer et qui consiste à rechercher le chemin le plus court possible.

*Jean -Pierre Verhille,
Président de l'ADAV*

Un nouveau président pour l'ADAV

Contrairement aux usages, il n'a pas voulu se présenter dans son premier éditorial. Vous ne saurez donc rien de son passé, sinon qu'il est adhérent de l'ADAV depuis fort longtemps, et qu'il était secrétaire adjoint depuis trois ans.

Jean-Pierre Verhille, puisque que c'est de lui qu'il s'agit a donc été élu Président de l'ADAV par le Conseil d'administration en février.

Enseignant, père de de trois enfants, c'est lui qui rédige chaque trimestre les brèves des pages centrales de l'Heurovélo.

Depuis plus de deux ans, il se bat aussi pied à pied et sur chaque ligne du dossier contre l'administration de l'Équipement pour maintenir les cheminements piétons et cyclistes pour la traversée de la RN41 (cf votre collection complète de l'Heurovélo).

L'ancien Président n'est pas parti pour autant. Christian Desfontaines qui a rempli cette tâche avec passion et rigueur pendant dix-huit mois (dans des conditions difficiles, sans permanent) reste administrateur de l'ADAV. Il a souhaité être remplacé, débordé par ses nouvelles responsabilités de père de famille nombreuse.

association militante cherche nouvelles sources de financement

L'ADAV a décidé d'embaucher depuis début février une vraie salariée (voir ci-dessous). Après avoir «usé» plusieurs objecteurs et CES, le Conseil d'Administration a estimé que le développement de l'association nécessitait aujourd'hui une solution plus stable, avec une personne plus qualifiée. Mais les seules cotisations des membres ne permettront pas de pérenniser le financement de ce poste. C'est pourquoi nous avons décidé d'ouvrir les pages de l'Heurovélo à la publicité et de prévoir l'organisation d'événements susceptibles d'apporter de nouvelles ressources à l'ADAV. La soirée du 7 juin, la bourse aux vélos de septembre auront aussi cet objectif.

Et puis si vous êtes riche et que vous voulez nous aider au delà de votre simple cotisation, n'hésitez pas à envoyer un chèque de soutien à l'ADAV ! En plus c'est déductible des impôts !

Permanences :

Isabelle Demuynck est donc salariée de l'ADAV à mi-temps depuis février 97. Elle assure des permanences au local à la MNE le mercredi de 14 à 17 h, le jeudi de 16 à 20 h, le vendredi de 14 à 17 h et le dernier samedi du mois de 9 à 12 h.

Oui au stationnement payant ?

L'association 59 rue de l'Avenir a lancé une pétition «oui au stationnement payant à Lille sous certaines conditions». Refusant la démagogie, cette association amie de l'ADAV réclame un meilleur environnement et ose s'attaquer à l'emprise de la voiture sur la ville. Elle formule pour cela une série de propositions et d'alternatives où le vélo figure en bonne place.

59 Rue de l'Avenir, 23 Rue Gosselet 59000 Lille

ça bouge enfin...

à Roubaix

Tout arrive : nous avons enfin obtenu un rendez-vous Vélo avec un représentant de la municipalité de Roubaix, Max André Pick, adjoint au Maire et deux conseillers ! Cela s'est passé le 11 février 1997 à la Mairie. Trois représentants de l'ADAV étaient présents.

Marc Lecluse a présenté la méthode entamée à Tourcoing avec M. A. Callens et Raymond Bodart a fait valoir son souhait de créer un comité de réflexion sur les futurs aménagements. Il a été décidé de le mettre en place rapidement, dès le mois de mars.

Dominique Pruvost a souhaité orienter le débat sur les petites améliorations à mettre en place d'urgence. Pour ce faire, il a fourni un plan global d'un prochain circuit cyclable pour les usagers au quotidien.

Monsieur Pick a paru très ouvert. Comme nous l'avions fait lors de notre dernier Palmarès (cf Heurovélo n°16) il a lui aussi regretté le décalage entre le Roubaix du sport cycliste et le Roubaix du cyclisme au quotidien ! Il a bien accueilli le plan global dont il dit qu'il est cohérent (ses conseillers ont l'air préoccupés de savoir où mènent les bandes cyclables).

Nous aurions voulu (nous méfiant des projets à "trop" long terme qui font traîner les petites améliorations quotidiennes) faire bouger d'urgence les 2 ou 3 points noirs qui, sans avoir été rejetés, ne sont toujours pas pris en compte.

Un plan du carrefour situé à l'entrée de la ville en bas du Boulevard du Général de Gaulle, très dangereux, a été remis aux élus. A la Ville de Roubaix, on se pose la

question de la rue du Maréchal Foch (sens unique trop rapide et très fréquenté dont on il serait question d'inverser le sens ou même de rétablir les deux sens de circulation. D. Pruvost propose le partage du passage piéton sur 5 mètres, ce qui permettrait aux cyclistes de se positionner vers la rue de Lille. Depuis longtemps déjà D. Pruvost utilise ce biais. Il a déjà fait cette proposition il y a un an à la précédente réunion avec M. Constans sans succès ... Le conseiller à la circulation a fait remarquer qu'il n'avait jamais été verbalisé... Cette réponse est insuffisante : la sécurité et le droit du cycliste méritent beaucoup plus.

Avenues Delory et des Nations Unies, les deux seules bandes cyclables de la ville s'arrêtent 20 mètres avant chaque carrefour, avec perte de priorité pour les cyclistes, et avenue G. Delory, elle n'existe que sur seulement la moitié de l'avenue.

Avenue Motte, nous avons proposé un partage en bande cyclable sur le terre-plein central transformé en parking. Rien n'a été fait et le nouvel aménagement rend impossible la moindre modification (bordures - plantations). D. Pruvost précise que les stationnements ont été maintenus à cheval sur les trottoirs et la chaussée. Où est la place du cycliste dans cette mêlée ? (les voitures, bien sûr roulent sur 2 files).

Un adjoint nous a demandé si nous avions des contacts avec Voie et Dialogue. L'ADAV lui a confirmé que c'était le cas et que appréciations particulièrement le projet de bande cyclable (de Chantier-Nature) entre le Lycée Maxence Van der Meersch et le Boulevard de Douai. Le problème de l'Avenue Le Nôtre (sens unique et lieu de promenade parallèle au Parc Barbieux) a été soulevé sans arriver à s'entendre sur une réorganisation ...

D. Pruvost a proposé une poursuite du projet de Chantier-Nature vers le Boulevard de Cambrai et Montesquieu vers la future pénétrante de Roubaix où il est vaguement projeté une piste cyclable que D. Pruvost ne manquera pas de réclamer, d'autant plus qu'elle concerne aussi Wasquehal.

Monsieur Pick a parlé de son idée de mettre en place quelque chose de similaire à ce qui se fait à Paris (les voies sur berge) c'est à dire libérer un itinéraire le week-end pour des promenades en famille.

C'est bien sûr une bonne idée à suivre pour le canal où il est cependant difficile

de faire cohabiter piétons et cyclistes (Nous avons proposé une bande de roulement sur une des deux berges).

Pourquoi tant de réticences pour des arceaux de stationnement sur la Grand'Place de Roubaix ? Parce que Monsieur Huet, l'architecte, a une priorité : l'esthétique. C'est l'architecte qui a refait les Champs Elysée et qui est sollicité aussi pour le Grand Boulevard. On peut s'interroger sur cette exigence quand on pense aux voitures qui ont déjà leur parking et auront un circuit du genre Place de Lille - ainsi qu'aux panneaux de pub ! Par contre, l'adjoint de Monsieur Pick a noté expressément la demande de parkings vélo et nous a montré un modèle qu'il trouve esthétique.

Dans l'ensemble, le contact est établi et nettement plus positif qu'en 1996, avec un interlocuteur nettement plus réceptif. L'ADAV sera partie prenante du comité vélo qui doit se réunir prochainement.

Dominique Pruvost

Enfin !

Le lundi 17 mars 1997 est un jour à marquer d'une pierre blanche par les cyclistes de la métropole lilloise. C'est le jour où ont débuté les travaux de réfection de la piste du Grand Boulevard entre Lille, Roubaix et Tourcoing. Le Conseil Général a finalement décidé d'engager les crédits déjà votés depuis deux ans à l'amélioration de la sécurité et du confort des cyclistes (cf Heurovélo n°16). Dominique Plancke et Dominique Pruvost ont rencontré Monsieur Larcanché sur le chantier le 19 mars. Celui-ci leur a garanti que le dernier tronçon, entre Lille et le Croisé-Laroche à Marcq serait refait dans la foulée, à l'automne. Au total ce seront donc 15 kilomètres de pistes bidirectionnelles qui redeviendront utilisables par les cyclistes à la fin de l'année. Ce sont les premiers vrais travaux sur cette piste laissée à l'abandon par l'Etat depuis plus de quarante ans.

S.O.S, des SAS !

Depuis le 1er janvier 1997, "le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé" est inscrit dans les textes. En s'appuyant sur cet extrait de la loi sur l'air, ne pourrait-on pas exiger de nos maires la création de sas à chaque feu tricolore ? Cela nous éviterait de recevoir une bonne bouffée de gaz d'échappement à chaque redémarrage ou de devoir pédaler en apnée lorsque le feu passe au vert... On pourrait peut-être exiger de ne pas être verbalisé si l'on brûle un feu sans sas, cela inciterait les maires à agir promptement.

Cornélien!

Pendant les pointes de pollution, on a sagement conseillé aux automobilistes d'utiliser les transports en commun, mais on n'a rien dit aux cyclistes. Que pouvait-on en effet leur conseiller ? De continuer à circuler à vélo...en s'encrassant bronches et poumons, ou de les dissuader de le faire au risque de les voir utiliser leur voiture et d'ajouter à la pollution ambiante?

En piste...

L'Express a additionné les kilomètres de pistes cyclables disponibles dans les grandes villes. Totalisant 23 kilomètres, Lille précède Marseille (18 kms) et n'a pas à rougir devant Paris (50 kms) ou Lyon (45 kms), mais elle fait pâle figure devant Montpellier (55 kms), Nantes (70 kms), Toulouse (86 kms) et surtout Strasbourg (106 kms) ou Bordeaux (120 kms).

Amendes honorables

Rendons justice à Daniel Rougerie, lecteur attentif de notre publication, c'est vrai que depuis la généralisation du stationnement payant -et cher- en ville doublée du zèle intem-

pestif des contractuel(les) -j'ai eu un P.V un samedi après-midi le jour de la grève des transports en commun-, on semble se garer plus facilement à Lille. Mais la manne ainsi récoltée pourrait servir à diminuer le prix du ticket Transpole ou à financer des campagnes de promotion de la bicyclette. Cela a été évoqué lors de la dernière réunion du "groupe de travail vélo" à Lille.

Ville à vélo

Un sondage de la SOFRES sur les déplacements urbains réalisé en octobre 1996 révèle que pour 52 % des personnes interrogées, la voiture en ville, c'est dépassé. Mieux même, pour 80 % des sondés il faut limiter la circulation automobile en centre ville... mais les maires pensent que seulement 51 % de leurs concitoyens y seraient favorables. Cela devrait encourager l'adjoint à la circulation, Daniel Rougerie, à revendiquer nettement le choix de supprimer une voie de circulation rue Nationale. Le tracé est imminent et la nouvelle configuration de cet axe sera la suivante : une bande cyclable continue se trouvera aux extrémités, et entre ces pistes et les deux voies réservées aux voitures s'intercalera une voie réservée aux bus qui changera de côté aux carrefours afin de limiter la vitesse des voitures par la création de chicanes et d'éviter le stationnement des voitures sur les bandes cyclables. Bravo !

Lillavélo

Attention quand même, selon ce sondage, il reste 43 % d'irréductibles de l'automobile. Certaines personnes ont donc dû se dire favorables à la limitation de la voiture en centre-ville sans envisager de se déplacer autrement... qu'en voiture ! Il y a fort à parier pour que de nombreuses lettres parviennent sur le bureau de Monsieur Pierre Mauroy pour s'insurger contre cette suppression de voies de circulation Rue

Nationale. Ne soyons pas en reste et écrivons nous aussi au Maire de Lille pour approuver la nouvelle configuration de cette rue lorsqu'elle sera opérationnelle.

La brochure TER a toujours raison !

«Sur le réseau TER du Nord Pas de Calais, lorsque vous renseignez les voyageurs, les informations contenues dans la brochure TER sont prioritaires sur les informations contenues dans l'indicateur Nord Est (par exemple sur l'acceptation à bord des bicyclettes)» C'est ce qu'on peut lire sur une information qui a été diffusée auprès des contrôleurs SNCF et qui nous a été aimablement communiquée par une *taupe* de l'ADAV à la SNCF. Attention : il est aussi précisé «que ce document ne sera pas tenu à jour».

Menu fretin

Une piste cyclable bidirectionnelle longe la route départementale qui relie Lesquin à Fretin. Pour assurer une sécurité minimale aux cyclistes, une bordure de béton séparait cette piste de la chaussée. Mais un automobiliste l'a heurtée, a perdu le contrôle de son véhicule et s'est tué. Le Conseil Général a donc décidé de supprimer ces bordures : les cyclistes feront office de garde-fous.

Peut-être généralisera-t-il l'abattage des arbres qui se trouve près des routes (il l'avait fait à Fournes), peut-être expropriera-t-il les maisons dans le même cas, peut-être installera-t-il des pneus usagés sur les bas-côtés... ? Après tout, le chauffeur du camion qui m'avait percuté l'an dernier à Wavrin m'avait dit que cette départementale comportant de nombreux virages était appelée par les connaisseurs "la route des rallyes".



Loi sur l'air :

PDU et itinéraires vélo

Avec la loi sur l'air, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) deviennent obligatoires pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants. Autre obligation remarquable : celle incombant aux collectivités territoriales d'aménager des itinéraires cyclables «à l'occasion des réalisations et rénovations des voies urbaines».

Déjà prévus par la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 82 et mis en œuvre dans quelques agglomérations, les plans de déplacements urbains ont été considérablement renforcés dans leurs contenus et leurs objectifs par la loi sur l'air du 30 décembre 1996.

Obligatoirement élaboré à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants (à Lille, c'est la Communauté urbaine) dans un délai de trois ans (à compter du 30 12 96), le plan est soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés et au Préfet. A défaut d'une adoption dans le délai imparti, c'est le Préfet qui le définit et au besoin l'impose. Le PDU est mis en œuvre par l'autorité organisatrice de transport et fait l'objet d'une évaluation au bout de cinq ans. Pour l'heure, en attendant les décrets d'application qui devraient être publiés avant la fin de l'année 97, peu de précisions sont fournies sur le coût global prévisible et le financement de l'application des décisions prévues par la loi sur l'air. La CUDL a pourtant déjà lancé un appel d'offres pour les études préalables.

Mention explicite du vélo, de son usage et des itinéraires cyclables est faite à deux reprises dans cette loi. Tout d'abord dans le cadre des PDU, dont le deuxième objectif porte sur le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, *notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied*. Puis, au chapitre urbanisme et environnement, l'article 20 stipule que des itinéraires cyclables doivent être mis au point «pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol et couloirs indépendants». Mais, comme pour les PDU, rien n'est prévu en matière de financement de ces itinéraires cyclables.

Dominique Plancke

(d'après la Lettre du Club des Villes cyclables N°18)

Manifest'actions

70 personnes à Hallennes le samedi 22 mars avec l'ADAV !

Notre nouveau Président a voulu marquer le début de son mandat par une manifest'action d'éclat dans sa commune.

Démonstration réussie : nous étions 70, piétons et cyclistes, dont le Maire de la Commune, dans les rues de Hallennes les Haubourdin, pour protester contre les coupures toujours prévues dans le projet de doublement de la RN 41 entre Lille et La Bassée les numéros précédents de l'Heurovélo).

Seule la presse -à l'exception de Fréquence Nord- avait boudé l'événement. Heureusement, le Maire de la commune, assez coutumier du fait, disposait d'un appareil photo de la Voix du Nord !

Le 26 avril, libérons les bandes cyclables !

En avril 96, l'une des premières manifest'actions de l'ADAV attirait l'attention sur le stationnement de véhicules sur les bandes cyclables du Bd Vauban à Lille aux abords de l'institution Thérèse d'Avila.

Un an après le problème reste posé. Les parents d'élèves continuent à considérer les bandes comme des parkings gratuits, mettant en danger la vie des cyclistes, mais aussi celle de leurs propres enfants. (voir aussi notre page «coup de colère!») Nos interventions auprès de la Ville, de la direction de l'école et de l'association de parents d'élèves n'ont rien donné. Nous avons donc décidé de frapper un grand coup un an après.

Nous vous invitons donc tous à participer à notre prochaine manifest'action ce samedi 26 avril. Rendez-vous à 10 h 45 précises à l'extrémité du boulevard Vauban (Place du Mal Leclerc)

Vous n'avez encore rien décidé pour vos vacances ?

L'association VELO propose une fiche de 14 pages expliquant le trajet à suivre pour aller de Toulouse à Agde en cheminant sur le chemin de halage le long du Canal du Midi. Vous pouvez la recevoir en envoyant 5 timbres à

Association VELO

Pour le développement du cyclisme urbain

9 rue Bourdon

31200 Toulouse

tél 05 61 11 87 09

Mettez votre vélo dans le train !

Nous vous rappelons que vous pouvez emmener votre vélo avec vous dans la quasi totalité des 700 TER qui circulent chaque jour dans notre région. L'ADAV continue à réclamer à la SNCF et à la Région un affichage clair sur les trains.

Coup de colère !

Nous avons reçu copie d'un courrier adressé par Mlle M. de Lille à l'adjoint au Maire chargé de la circulation. Nous avons choisi de la publier, parce que nous partageons, sinon chacun des termes employés, du moins la colère que ce courrier exprime et que tous les cyclistes ressentent chaque jour face à l'incivisme des automobilistes. La prochaine manifestation de l'ADAV, le samedi 26 mars aura d'ailleurs pour objectif de dénoncer ces comportements irresponsables.

Lille, le 11 janvier 1997

Monsieur,

Je vous écris ce jour pour vous faire part de mon grand mécontentement au sujet du non respect des bandes dites cyclables que les automobilistes squattent aux risque et péril des cyclistes qui doivent déboîter. Je suis cycliste quotidiennement et je constate tous les jours le fait !

Votre responsabilité intervient parce que vous laissez tout faire et comme dans la jungle : «la raison du plus fort est toujours la meilleure» c'est donc l'automobiliste qui a raison.

A grand renfort de publicité vous avez ouvert x kms de pistes cyclables alors qu'en réalité ce sont de facto des bandes de stationnement. (...)

Je fais un trajet 4 fois par jour en vélo : Bd Vauban, place Cormontaigne, rue d'Isly. bd Vauban la sortie de Thérèse d'Avila est transformée en merdier sinon 4 fois du moins 2 fois par jour : toute la bande cyclable est occupée (l'occupation est de toute façon sporadique sur tout le boulevard) la chaussée en triple file, les enfants courant à travers la chaussée (belle éducation de futur citoyen !) bandes vertes «occupées»; place du Maréchal Leclerc, voitures empruntant à toute vitesse un raccourci (le couloir du bus-bandes cyclables) le cycliste qui s'y trouve n'a qu'à se pousser ; idem Bd Bigo Danel ; place Cormontaigne où des automobilistes brûlent régulièrement les feux ainsi que ceux de la place de l'Arbonnoise; rue d'Isly, voitures sur les trottoirs, voitures circulant à vive allure dans le couloir du bus (toujours pour le raccourci) double file en permanence au niveau de la poste.

Où est la police notamment municipale ??? à 2.500 F le franchissement d'un feu rouge, et 900 F la circulation dans le couloir du bus ce serait sûrement mieux que d'aller «pomper» des automobilistes bien garés - pour prix de leur civisme ? - qui font encore un effort, alors que celui qui se gare n'importe où ne paie rien et gêne les autres. Et je ne vous dis pas les insultes et intimidations que je reçois quand je fais remarquer aux automobilistes leur incivisme !

Je suis Lilloise de naissance, habitant Lille, travaillant à Lille, je vous dis une chose, Monsieur, je ne suis pas fière de ma ville. (...)

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Adjoint, mes salutations.

P.S. : Dans le futur, je pense relever sur une journée de déplacement les n° des véhicules qui stationnent indûment à des endroits interdits et je vous enverrai la liste !

Réunions du Conseil d'administration de l'ADAV, mardi 8 avril, mardi 13 mai, et mardi 10 juin à 19 heures à la MNE

Prochaine manifest'action de l'ADAV samedi 26 avril. Le rendez-vous est à 10 heures au local de l'ADAV à la MNE. En principe, ces manifest'actions ont lieu le dernier samedi de chaque mois et sont annoncées sur le répondeur de l'ADAV.

Grande manifestation annuelle à Lille le samedi 7 juin, suivie en soirée d'un bal folk. Rendez-vous 14 h 30 Grand Place.

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 ne souhaite pas adhérer mais 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.,
à retourner au 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°17, avril 97. **Directeur de publication** : Jean-Pierre Verhille. CPPAP en cours. ISSN 125 10602. Imprimé par nos soins à 500 exemplaires.

Rédaction : Jean-Pierre Verhille, Dominique Pruvost, Dominique Plancke, Jean Dewavrin. **Secrétariat de rédaction** : Dominique Plancke. **Maquette** : ADAV. **Dessins** : D.R. et Charlie Hebdo. Photo Nord-Eclair.

Page 2 : **L'éditorial du Président**
Des routes qui séparent les hommes

Page 3 : *la vie de l'ADAV*

Page 4 : *A Roubaix, ça bouge*

Page 5 : *Le Département nous ouvre enfin le grand boulevard*

Pages 6 et 7 : *Les brèves de Jean-Pierre*

Page 8 : *Loi sur l'air et PDU*

Page 9 : *Manifest'actions*

Page 10 : *Coup de colère*

Page 11 : *Agenda, adhésion, abonnement*

Page 12 : *Vous y êtes*

sommaire

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

