

Le journal

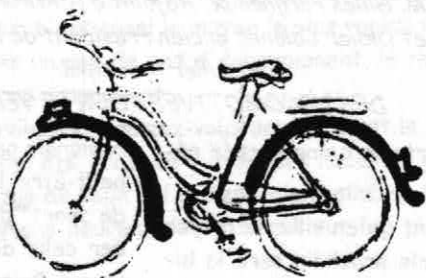
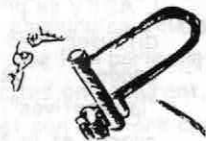
dérailleur

L'heuro VELO

Numéro 18
Automne 1997

Ne manquez pas la
1^{ère} **BROC' À VELO**
À LILLE

Samedi 4 octobre 1997
de 10h à 17h



(renseignements en page 18)

Des locomotives pour le vélo.

Monsieur Gérard DOUSSOT nous a envoyé le message suivant: "Pour encourager l'utilisation du vélo, il faut, comme partout, de la publicité et des locomotives: qu'on nous montre des élus lillois à vélo: Martine Aubry ferait l'affaire. Joindre le geste à la parole".

C'est vrai que l'usager ordinaire hésite à se déplacer à bicyclette. Pensez donc: la voiture n'est-elle pas la plus noble conquête sociale de ce siècle ?! Les sorties d'usine présentant un patron en voiture et des employés à pied ou à vélo sont devenues images d'archives. Alors ré-enfourcher sa bicyclette s'apparente pour certains à une sacrée régression sociale..

Nous savons pourtant qu'en ville, le moyen de transport du siècle prochain sera la bicyclette, le roller s'il se dote de freins efficaces, ou tout autre engin pratique, léger, tonique, facile à garer peu encombrant, non polluant et économique... qui reste à inventer. De fait, malgré la mode du V.T.T. - qui



Au 1^{er} plan de gauche à droite, M. Francis Ampe, directeur de l'Agence d'Urbanisme, M. Gilles Pargneaux, Adjoint à l'Environnement et Didier Calonne ancien Président de l'ADAV, Conseiller municipal:

DES LOCOMOTIVES POUR LE VELO...

à redonné à la bicyclette un côté "branché" -, le vélo a grand besoin de nos élites politiques, économiques, sociales et culturelles pour redorer son image et en répandre l'utilisation..

Certes, Lionel Jospin ou Jean-Claude Casadesus - pour ne citer qu'eux - ne répugnent pas à enfourcher leur bicyclette pendant leurs vacances. Le jour où ils le feront pour se rendre au Palais des Congrès et de la Musique ou à Matignon, la cause cycliste aura beaucoup progressé. La situation évolue pourtant dans le bon sens: Noël Mamère se rend à l'Assemblée Nationale à vélo, Gilles Pargneaux, adjoint à

l'environnement de Lille nouvellement promu dans le cabinet de Martine Aubry - soufflera peut-être l'idée au ministre tandis qu'Hervé Brisse - tuba solo de l'orchestre de Lille - proposera peut-être à son chef de faire la route avec lui!

L'ADAV se propose de diffuser les témoignages de ces "locomotives". Si la presse et la télévision

régionale prennent le relais, le vélo quittera peut-être les rayons "jouets" ou "articles de sport" de nos magasins pour concurrencer celui dévolu à la voiture. Pour l'heure, Hervé Brisse ouvre cette série accompagné de Maître Triplet, Avocat. Nous recherchons d'autres témoignages de ce type pour notre journal dérailleur.

Jean-Pierre VERHILLE

« Double croche et pédalier »

Est-ce le souvenir d'un parent facteur à bicyclette et le besoin de développer le souffle d'un joueur de tuba qui m'ont conduit à enfourcher quotidiennement la "petite reine" ? Parfois même, l'instrument sur le dos !

Au sortir de trois heures intenses de répétitions d'orchestre, assis sur une chaise, concentré sur la partition, les yeux fixés sur les gestes du chef, c'est aussitôt la liberté, le plaisir de dégourdir bras et jambes, de plonger au cœur de la ville, de reprendre pied dans le monde réel.

Et puis, c'est tellement pratique de se garer rapidement et partout, de déjouer bouchons et "maréchaussée".

La pollution me direz-vous ? Sommes-nous mieux protégés dans un(e) "autoclave" de 3 ou 4 mètres cubes, coincés dans une file de voitures entre deux pots d'échappement ?

Sans oublier la solidarité, la convivialité qui s'exercent entre cyclistes, au hasard d'un feu rouge, d'un trajet : un sourire, trois mots..., malgré la pluie, le vent, le froid, nous voici "re-gonflés" !

Hervé BRISSE

Tuba Solo de l'Orchestre National de Lille

* Véhicule décapoté en permanence

* Il permet par la canicule d'avoir moins chaud que dans les cages équipées d'un moteur.

* Il permet aussi de faire du porte à porte.

Pour lui il n'y a pas encore d'horodateur.

Il suffit, mais c'est l'essentiel, de disposer d'un robuste cadenas si vous le laissez sur la voie publique.

* Vous pouvez admirer le paysage sans être gêné par un pare-brise.

* Pour peu qu'après la fréquentation pendant plusieurs heures d'un bureau vous avez les jambes engourdies, vous pouvez les détendre en les actionnant plus ou moins vite.

* Et puisque l'on parle de vitesse, c'est aussi le moyen le plus rapide de se déplacer au sein de nos cités en respirant, certes un peu de gaz d'échappement, le tout étant de se placer devant et non derrière ceux qui en provoquent.

Ce moyen de locomotion extraordinaire, l'auriez-vous deviné, c'est le vélo.

Alors je me suis dit que par ce bel été, il devait y avoir des nuées de gens qui l'utiliseraient et que l'on risquait l'embouteillage de ceux qui se rendraient ainsi au travail.

Mais il faut croire que ces terriens heureux étaient tous sur nos plages, car j'étais seul, désespérément seul.

Maître TRIPLET

Ancien Bâtonnier

Dans notre prochain numéro de l'Heurovélo:
Un dossier sur la politique régionale en matière de vélo.

Transporter des enfants à vélo.

Tous les parents le savent, le phénomène de la "maman-taxi" justifie souvent le recours à la voiture, y compris en ville. Il est pourtant souvent plus pratique et en tous cas plus convivial de transporter son gosse... sur son vélo. La réglementation permet expressément cette possibilité mais la soumet à des conditions précises, exposées dans un arrêté du Ministère des Transports du 24.9.80, pris en application de l'art. R 193 du code de la route, dont nous livrons ci-après l'essentiel du contenu (texte intégral disponible au local):

- est interdit le transport de passagers portés par le conducteur (!) ou disposés sur le vélo sans dispositif spécial, par ex. en amazone;

- le transport de passagers est autorisé « si le passager est placé sur un siège solidement fixé au véhicule, muni soit de courroies d'attache, soit d'une poignée et de repose-pieds. L'emploi du siège muni de courroies d'attache est obligatoire pour le transport d'un enfant de moins de cinq ans » (art.2);

- toute mesure doit être prise pour empêcher que les pieds soient entraînés entre les parties fixes et mobiles du vélo, ou se prennent dans les rayons;

- le système d'attache ne doit pas déséquilibrer le véhicule ou le rendre instable, et la manœuvre du vélo ainsi que la visibilité du conducteur doivent rester absolument libres.

Y a-t'il un âge maximum pour les enfants passagers ? L'art. 6 interdit le transport d'un passager de plus de 14 ans sauf sur un

"véhicule spécialement aménagé" (cf. cette notion plus bas). De toute façon, les poids maxima autorisés sur les sièges disponibles sur le marché imposent de fait un âge maximum nettement plus petit.

À 2 sur un 2 roues ?

Toutes ces obligations ne concernent naturellement pas le passager arrière d'un tandem. Une question intéressante consiste à savoir combien on peut transporter d'enfants sur un vélo. Beaucoup de personnes (y



compris des policiers !) pensent qu'un seul enfant par vélo est autorisé, mais l'arrêté du 24.9.1980 est plus subtil. Il interdit (art. 3) sur les vélos, le transport de plus d'un passager, sauf sur:

- les véhicules munis d'un side-car ou d'une remorque: dans ce cas deux passagers seulement sont admis;

- les «véhicules spécialement aménagés».

Hélas, le texte est muet sur la définition du "véhicule spécialement aménagé"; toutefois aucun document ou visa du service des Mines ou autre n'est demandé pour attester de cette définition. Nous pensons que la notion de *véhicule spécialement aménagé*

doit être appréciée largement, d'autant que le non-respect de ces textes constitue une contravention et qu'un texte édictant une infraction doit s'interpréter au sens strict. Il nous paraît ainsi qu'un vélo équipé de tout siège conçu pour le transport d'enfants et remplissant l'ensemble des conditions ci-dessus, est un véhicule spécialement aménagé, de sorte qu'en théorie il n'existe aucune limite légale au nombre de passagers.

Cette opinion est aussi celle du service juridique de la FFCT, ainsi que du CETE du Ministère de l'Équipement, qui ajoute cependant: « *encore faudrait-il que (les sièges) soient placés de telle sorte que soient assurées la stabilité du véhicule, la liberté de manœuvre et la visibilité du conducteur. La réalisation de ces dernières conditions pouvant toujours être contestée par l'assureur en cas d'accident, l'imprécision des dispositions de l'article 3 doit inciter à la prudence les cyclistes* ».

Prudence donc, mais sachez tout de même qu'on peut, légalement puisque l'ensemble des conditions réglementaires est alors rempli, emmener deux enfants, l'un à l'arrière sur un siège adapté, l'autre à l'avant, sur un siège fixé au guidon, entre celui-ci et le conducteur. Ces sièges avant, d'une capacité maximale de 16 kg environ, sont très répandus aux Pays-Bas, où on leur adjoint un petit pare-brise en Plexiglas placé à l'avant du guidon qui protège du vent nos chers moutards. Ce système est encore peu utilisé en France, où ces dispositifs sont il est vrai plus difficile à trouver. Pour l'anecdote, un automobiliste lillois, moteur en marche, m'a reproché un jour d'exposer ainsi deux enfants à la pollution des autos! Bien que le vélo urbain ne soit pas franchement la passion des vélocistes, et c'est re-

grettable, on trouve néanmoins sur le marché quelques modèles de sièges avant et plusieurs sièges arrière, conçus les uns pour le VTT, les autres pour des vélos plus classiques. On trouve ainsi des sièges à accrocher au cadre: indispensable pour les vélos dépourvus de porte-bagages, en outre leur armature assure un minimum de suspension, ou encore la coque plastique traditionnelle, bien enveloppante pour éviter les blessures en cas de chute, à fixer sur le porte-bagages. Dans ce dernier cas, il faut tenir compte du poids maximum admis non seulement pour le siège mais aussi pour le porte-bagages; compter entre 150f. et 400 f. pour un modèle neuf.

Il existe aussi, mais difficilement trouvables sur le marché français, des systèmes d'attache permettant de transporter contre la roue arrière une poussette-canne, en position fermée et tenue verticalement, de sorte qu'elle ne dépasse pas du gabarit du vélo. Mais paradoxalement, ce système est incompatible avec l'emploi d'un siège coque à l'arrière. Avis aux bricoleurs!

Et le casque? Il n'est pas obligatoire, mais le bon sens conduit à le conseiller, d'autant que les modèles fluos bariolés plaisent en général aux gamins...

Christian Desfontaines



Participation au SDDU (Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la Métropole lilloise)

Lors de la consultation publique.... suivant curieusement le vote en conseil de Communauté au lieu de le précéder..., l'ADAV a fait connaître sa position, faisant notamment remarquer que si "mention est faite de la nécessité de "l'aménagement de pistes cyclables"(...), rien de concret ne semble prévu" alors que les grandes infrastructures routières sont elles bien dessinées! Nous nous sommes appuyés sur quelques lois que nous vous rappelons à toutes fins utiles pour vos innombrables courriers:

- " La loi LOTI du 30 décembre 1982 (qui) demande dans l'article 1 "de rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens".
- L'article 2 de cette même loi (qui) demande de permettre aux usagers "de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix",
- L'article 3 de la loi (qui) demande de tenir compte en ce qui concerne les modes de transport individuels "de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, (...) d'utilisation rationnelle de l'énergie".

- (...) la loi sur l'air du 30 décembre 1996 puisque celle-ci rend "obligatoire" "l'élaboration d'un plan de déplacements urbains (...) dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants". Ce plan porte explicitement sur "la diminution du trafic automobile" et sur "le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied" (article 28).

Concrètement, nous avons demandé que "le SDDU prévoie un maillage cyclable communautaire (dont) les principes pourraient être les suivants":

1) Partir de l'existant

- Toute voie fréquentée par moins de 1000 véhicules/jour ou bordée d'une piste cyclable ferait partie de ce réseau que l'on jalonneait.

2) De là, on pourrait aménager "les chaînons manquants"

3) On aurait le souci de privilégier les itinéraires suivants :

- les entrées et traversées de villes
- les dessertes d'écoles, de commerces et surtout de gares, arrêts de bus, de métro ou de tramways (dans le cadre de la complémentarité: vélos/transports en commun)

➤ l'accès à des zones de loisirs (exemple: Parc de la Deûle) pour ne pas obliger les habitants à aller prendre l'air.. en voiture.

4) On aurait le souci de supprimer les coupures d'itinéraires causées par des obstacles naturels ou des infrastructures (voies ferrées, voies de TGV, autoroutes, rocades, 2 fois deux voies...) pour encourager la pratique de la marche ou du vélo et pour ne pas couper les habitants de leur environnement immédiat.

Ces mesures ne coûteraient que quelques kilomètres de rocade et permettraient de passer des vœux pieux à une véritable politique: on sait déjà où vont passer les autoroutes, et pour les cyclistes, on se contente de bonnes intentions qui ont toutes les chances du monde de ne pas être concrétisées.

Nous avons conclu en demandant donc que ce réseau cyclable soit dessiné puis réalisé dans les meilleurs délais et que "par précaution", on adopte dans le SDDU la motion suivante: "aucune continuité d'itinéraire piétonnier ou cyclable ne sera interrompue dans toute réalisation d'infrastructure".

« Le vélo à Lille »
* voir page 15

EDITION 1997

Bien caché derrière les enfants, on ne me reconnaîtra pas*...

CONSEILS ET ITINÉRAIRES



Brèves de Jean et Martine

Vol Vol Vol Vélo Vélo Vélo

Face aux cambriolages, protégez vos montures: même dans votre maison ou votre immeuble, vos deux-roues ne sont pas à l'abri du vol.

Aussi nous vous conseillons d'accrocher vos vélos entre eux (afin de ne pas faciliter la tâche des visiteurs indéliçats: ah les temps modernes!!!)

Un de nos fidèles adhérents a pu, grâce à cette initiative, conserver ses bicyclettes. Celles des autres occupants de l'immeuble ont toutes disparu.

A bon entendeur... Salut !

Rappel: le "U" est en général plus fiable, voir le comparatif de "Que Choisir". JD

Vu à la télé

FR3 EUROPOLE: la police qui circule à bicyclette à Villeneuve d'Ascq a augmenté ses prises en flagrant délit de 60% grâce à ce mode de transport silencieux. Efficace le vélo ? (cf. aussi page 17) JD

Observons

Les voitures pullulent et polluent, le gouvernement décide de créer un réseau d'observation de la pollution; les sectes prolifèrent, le gouvernement décide de créer un observatoire des sectes; la misère touche de plus en plus de personnes en France, le

gouvernement décide de créer un observatoire de la misère.

Alors, observons. JD

Le bruit et l'odeur.

Comment voulez-vous que les cyclistes qui respectent l'environnement et n'encombrent pas les villes circulent tranquillement si les automobilistes stationnent sur les aménagements cyclables ?

Si vous ajoutez à cela le bruit et l'odeur (des gaz d'échappement) le cycliste urbain devient fou et ce n'est pas être anti-automobiliste que de dire cela.

Il n'est plus possible d'accueillir toutes les voitures en ville. Il faut enfin diversifier les modes de transport et modérer la circulation automobile.

Toute ressemblance ou similitude avec le discours d'un homme politique important n'est pas fortuite. JD

Le vélo, c'est maintenant possible à Baggio !

Depuis cette rentrée scolaire, au moyen d'une carte magnétique qui limite l'accès d'un garage aux seuls élèves et personnels du lycée Baggio de Lille, ces derniers peuvent parquer leur 2 roues sans craindre vols et détériorations. Cela a été rendu possible grâce à l'attaché d'intendance passionné de vélo, Daniel Macrez, et à l'intendant du lycée M. Verhaeghe.

A Baggio on hésitait à venir à vélo à cause de la sécurité. Gageons que la petite reine y détrônera maintenant la voiture! MC

Une T.G.V « tranquille »...



Une TGV à l'image de Christophe

Un baptême de l'air pour Vert'Tige.

Grâce à Jean, l'interminable tirage de la tombola a été remplacé par une "roue de la fortune" actionnée à la main par un pédalier et stoppée par rétropédalage. Les enfants ont adoré! Le lieu du pique-nique (l'îlot de l'hospice Comtesse) était très agréable et en plus il a fait beau. Pour la petite histoire, le baptême de l'air a été gagné par Béatrice Boutin qui gère avec Benoît Canis une ferme biologique située à Wavrin appelée Vert'Tige.

Subsistent quelques points noirs sur lesquels il nous faut absolument travailler: l'installation et le rangement du stand (faites-vous déjà connaître si vous êtes prêts à nous aider l'année prochaine) et surtout l'animation: nous aimerions que quelqu'un s'occupe dès maintenant de contacter des musiciens, chanteurs, artistes de rue... pour agrémenter l'après-midi et attirer plus de monde. Là aussi, nous sommes ouverts à toute suggestion et à toute bonne volonté.

Nous remercions la ville de Lille qui nous a sonorisés gracieusement et a installé le podium. Merci également aux institutions, entreprises et vélocistes qui nous ont accordés des lots et bons d'achat pour la tombola, notamment la CUDL, le Conseil Régional, le Conseil Général, La Redoute. Vélo-land, les cycles Fallet, le restaurant Clément Marot, pour ne citer qu'eux....

De crainte de nous voir interdire la T.G.V à la dernière minute, en raison de la venue de Jacques Chirac à Lille, nous avons décidé d'organiser notre Vélo-fête un dimanche matin.

Quelques adhérents s'en sont plaints, regrettant notamment une diminution de l'impact revendicatif: le dimanche on ne gêne personne. D'autres ont apprécié la formule plus familiale, festive et conviviale. Dans l'ensemble, les organisateurs ont préféré la deuxième solution: nous revendiquons tous les derniers samedis du mois alors on peut quand même faire une vraie fête souriante une fois par an.

" On se calme "

C'était le thème du Tee-shirt choisi pour la T.G.V 97. Ferme sans être agressif, il présente un cycliste en conflit avec une automobile aux dents de requin *. Il nous en reste un bon paquet sur les bras (une soixantaine) alors on les brade à 50 Francs pièce: venez les retirer au local. Et puis, à l'approche des fêtes, cela peut constituer une bonne idée de cadeau pas cher.

(*) Impression dos



Encore une histoire belge

Le dossier de l'accès transfrontalier en vélo n'avance guère (cf. notamment HEUROVELO n°13). Rappelons le problème: si, en France, la plupart des trains TER acceptent gratuitement les vélos en bagage à main, en revanche en Belgique le transport des vélos, permis dans tous les trains sauf TGV et Thalys, est soumis au paiement d'une somme forfaitaire de 150 FB (25 FF) par voyage aller; le coupon se présente sous la forme d'un billet valable deux mois, sans indication de date ni de trajet, ces renseignements étant écrits à la main par l'usager lors de son voyage. Hélas, ce fameux billet n'est pas vendu en France. Il en résulte que le voyageur qui veut emprunter avec son vélo l'un des nombreux trains inter régionaux qui desservent tous les jours Gand, Anvers, Bruges, Tournai depuis Lille, ou Aulnoye - Mons, se retrouve en infraction dès qu'il pénètre chez nos voisins. Il n'a plus qu'à sauter du train au premier arrêt belge, ex. à Mouscron (scène vécue), et courir régulariser sa situation au guichet pendant l'arrêt du train ! Au retour, naturellement, les choses sont plus simples.

Interpellée une nouvelle fois sur ce sujet, la Région Nord - Pas de Calais assure "étudier la question". Dommage tout de même que l'intermodalité bute encore sur une question de frontière... Puisque nous sommes en Belgique, signalons que le tramway de la côte belge, qui circule sur plus de 60 km, entre De Panne et Knokke, à fréquence et vitesse élevées, accepte les vélos moyennant la somme forfaitaire de 80 FB (env. 13,30 f en plus du billet; un bon moyen de découvrir les multiples stations balnéaires de la Flandre en évitant de longs trajets. Depuis la France, on peut rejoindre ce tram au départ de la gare SNCF de Dunkerque, à condition toutefois de se taper à vélo la distance entre Dunkerque et La Panne, le "train des dunes" entre Dunkerque et Bray-Dunes ayant malheureusement disparu. La région et la C.U.D. planchent actuellement sur une réutilisation de la voie ferrée par un tram qui, depuis la ville de Jean-Bart, irait jusqu'en Belgique à Adinkerke où sera prolongé le tram de la côte. Espérons que ce tram verra le jour et que les vélos pourront l'emprunter.

Christian Desfontaines



L'Heurovélo Hors Série N°1 m'est parvenu hier, je l'ai trouvé bien intéressant. Je partage tout à fait les remarques concernant les "mauvaises raisons de ne pas promouvoir le vélo".

Insister pour pouvoir emmener son vélo en métro me semble une nécessité à Lille... Que faire également concernant la verbalisation des cyclistes ? Un copain a récemment reçu une amende pour avoir grillé un feu rouge. Or, il est de nombreuses situations où griller un feu rouge est moins dangereux que d'attendre le feu vert et se retrouver entouré de voitures, pour tourner par exemple. Les fois où j'ai été arrêtée par un "agent de l'ordre", en infraction au Code de la Route, je lui ai expliqué ma façon de penser quant à ce code et les dangers qu'il implique pour les vélos. A Lille, j'ai trop souvent l'impression que l'automobile est reine, et le vélo considéré comme l'empêcheur de polluer tranquille.

L.W

J'emprunte deux fois par jour la piste cyclable de l'Avenue de l'Hippodrome à Lambersart (qui a dit Kamikaze!??). Vendredi dernier 18 avril vers 16h30, je roulais sur la piste cyclable dans le sens Lambersart-Lille, lorsque au croisement avec l'Avenue de l'Amiral Courbet une voiture venant en sens inverse coupe l'Avenue de l'Hippodrome pour prendre l'Avenue de l'Amiral Courbet et me heurte de plein fouet (une camionnette venant en sens inverse lui aurait laissé le passage). Je suis projeté sur le capot de la voiture puis sur la chaussée. Je me relève apparemment indemne. Le conducteur sort de la voiture et me de-

mande mes papiers. Surpris je lui suggère de faire un constat amiable, il refuse prétextant que je n'ai pas de certificat d'assurance, et sa passagère de répliquer: "on va pas se payer un malus pour un vélo". De plus il m'accuse de doubler les voitures à droite (la fameuse camionnette). Ensuite ce monsieur regarde mon vélo, pas pour voir les dommages mais pour vérifier la présence de lumière, sonnette et plaque d'identité. J'ai oublié de vous dire, précision importante, que ce monsieur se disait policier. Malgré mon insistance aucun constat n'a été fait. Nous nous quittons donc après un échange d'adresses. Or il s'avère que j'ai eu un hématome à la jambe gauche et que la roue arrière de mon vélo est fortement voilée (certes elle l'était déjà un peu !). Mais quittons le récit épique de cette aventure pour en tirer des conclusions:

- Pourquoi faire des pistes cyclables aussi dangereuses ?
- Pourquoi cette piste n'est-elle pas balisée et signalée comme celles de Lille ?
- Pourquoi avoir mis ces coupe-gorge à la place des sas ?
- Comment un cycliste peut-il faire valoir ses droits dans une telle situation ?
- Quels certificats d'assurance doit-on avoir sur soi ?

Rassurez-vous, il y a avait un témoin. Cet accident étant arrivé sur mon trajet de travail, j'ai fait une déclaration d'accident à mon employeur et j'ai fait un certificat du médecin. J'ai adressé ce dossier de refus de constat à mon assureur. Il ne me reste plus qu'à espérer en son professionnalisme.

C.H.

SPECIAL ACTION STATIONNEMENT : LIBÉREZ NOS BANDES !

Tous les cyclistes (et les piétons ...) sont confrontés au problème permanent de l'arrêt, du stationnement des voitures dans tous les endroits où elles n'ont rien à faire, en particulier sur les bandes cyclables ; cf. les nombreuses actions menées par l'ADAV sur ce thème.

Aussi la FUBicy (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) a-t-elle décidé d'organiser, au plan national, une action de sensibilisation sous la forme de faux PV à mettre sur les pare-brise des voitures indécrites. Cette action aura lieu du 27 septembre au 5 octobre 1997. L'ADAV, quant à elle, lance localement cette action lors de sa manifestation mensuelle du 27 septembre (cf. agenda).

Quelques jours avant, vous pourrez vous procurer auprès de l'ADAV des exemplaires de ce document : n'hésitez pas à nous en demander, et faites-en le meilleur usage !

Merci d'avance de votre collaboration à cette action nationale.

La DDE se laisse « haller »

Extrait de la lettre de Lionel Part. à Mme BLANDIN, Présidente du Conseil Régional, du 9/4/97

Madame la Présidente,

Après avoir longtemps hésité, je me décide à porter à votre connaissance un événement fâcheux, dont je vous laisse apprécier la valeur.

Le 21 mars dernier, je décide d'aller faire un tour à vélo en longeant la Deûle. Arrivé à Marquette-lez-Lille, je me suis trouvé au bout d'un talus de terre. En contrebas commence une piste où se trouvaient quatre messieurs, manifestement techniciens de l'équipement, qui m'interpellent:

- "Ce talus va être aménagé, les "vététistes" y passeront, détruiront tout, comme toujours, si ça ne tenait qu'à nous le vélo serait simplement interdit en zone urbaine etc., etc." Je leur ai demandé si je pouvais utiliser la piste qui commençait en bas:

- "Non Monsieur répondirent-ils.

- "Mais alors, pour qui est cette piste ?"

- "Pour les piétons et les chevaux !"

La stupeur commençant à m'étrangler, j' ai ajouté:

- "Mais enfin Messieurs, est-ce qu'il ne vous arrive pas de faire vous-même du vélo ?"

- "Si, pourquoi ?"

- "Et vous en faites où ?"

- "En vacances, ailleurs, mais pas ici !"

Bien, j'arrête ici ce dialogue par trop sur-réaliste, à ce moment là mon moral était déjà anéanti. A la dernière question que je leur ai posée afin de savoir où je pouvais

circuler avec mon vélo, ils m'ont montré la route et m'ont dit en substance:

- "Là avec les voitures".

Je leur ai tourné le dos et je suis parti.

A ce moment là, je venais d'apprendre que les voies sur berge sont interdites aux vélos, ce qui m'a été confirmé par un panneau que j'ai rencontré quelques centaines de mètres plus loin, à un endroit où commence une voie ferrée sur berge. Le panneau en question disant clairement: interdit aux cycles sous peine d'amende et de confiscation du matériel. Je pensais pourtant que, suite à une décision prise il y a deux ans, elles étaient toutes autorisées aux cycles, dans le respect d'autrui bien entendu.

Ces messieurs ne sont pas au courant ou alors sont tellement remontés contre les cyclistes qu'ils nient les dispositions prises en leur faveur. (...)

En vous remerciant de l'attention que vous avez bien voulu porter à ma lettre, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes meilleurs sentiments.

La suite en encadré page 14



Assemblées Générales et vélocation

A.G Marathon mais « à la carte » de l'ADAV

L'AG de l'ADAV aura lieu cette année le samedi 31 janvier.

Elle commencera en début d'après-midi par une manifest'action (15-17 heures), se poursuivra par un débat avec les adhérents - conformément à la demande formulée l'an dernier- (17 - 19 heures), les sujets abordés dépendront des demandes que vous pouvez nous envoyer dès maintenant. Des votes pourront éventuellement s'ensuivre. Après un repas pris ensemble, nous procéderons à l'Assemblée Générale proprement dite (20 heures). Une information plus complète vous sera envoyée dans le prochain Heurovélo. Mais vous pouvez dès maintenant retenir la date.

LOGIQUE OU RENTABLE ?

Entendu de la bouche de M. de Bettignies, Vice-Président de l'Université de Lille I, le 6 mai dernier lors d'une réunion concernant d'éventuels aménagements cyclables sur le campus: "Les pince-roues c'est plus intéressant que les arceaux: un parc de 10 pince-roues coûte 1000 F, c'est facile à installer: 4 vis dans le sol et c'est terminé. Alors qu'un arceau, pour 2 vélos, c'est déjà 300 F, sans compter environ 200 F pour l'installation des scellements."

C'est sûr ! Et comme les pince-roues ne sont pratiquement jamais utilisés, ils s'useront beaucoup moins vite.

Julien DUBOIS

A.G de la Fubicy

L'Assemblée Générale de la Fubicy - qui regroupe toutes les associations françaises de défense de la bicyclette- aura lieu les 7 et 8 mars 1998 à Lille. Les personnalités régionales sont déjà invitées, la logistique est pour l'essentiel déjà en place grâce à Christian. Nous recherchons une idée d'animation pour le samedi soir, et surtout des vélos à prêter à nos congressistes.

L'an dernier en débarquant à la Rochelle, tous les membres de la Fubicy s'étaient vu prêter les vélos de la ville. A Lille il ne pourra pas en être ainsi. Nous avons posé la question à Daniel Rougerie lors du dernier groupe travail vélo et s'il est favorable au principe d'une Vélocation il nous a écrit qu'il n'était pas possible de l'envisager d'ici à mars. Nous ferons donc peut-être appel à vous afin que vous nous prêtiez des vélos pour les congressistes. Cela donnera peut-être une piètre image de la ville de Lille... mais illustrera assez bien les difficultés que nous avons souvent rencontrées pour faire avancer nos dossiers.

Vélocation quand même ?

Eric Guiot et Christian Desfontaines ont été reçus par le Directeur de l'Office du Tourisme de Lille pour réfléchir à un système de vélocation. Celui-ci nous a assuré qu'il ne se passait pas une journée

sans qu'un ou plusieurs touristes demandent à louer des vélos; il souhaite donc mettre en place ce service dès que possible. La direction de Décathlon collaborerait volontiers à ce projet, à condition de pouvoir ouvrir son magasin le dimanche.

Formule magique

Dans le cadre d'un projet de la "Charte pour l'Environnement", avec l'aide du Conseil Régional, du CROUS et de la ville de Villeneuve d'Ascq, les étudiants de l'université de Lille II pourront emprunter des vélos à l'année. Dans un premier temps, une trentaine de V.T.C vont être achetés,

sans doute à un constructeur régional (les cycles Leleu). Des problèmes pratiques subsistent néanmoins, notamment en ce qui concerne le stationnement des bicyclettes de jour comme de nuit. (cf. brève de Julien Dubois, page 13).

L'idée géniale suggérée par une association de Lorient est de coupler ce prêt avec une location aux touristes. Les étudiants utilisent en effet leur vélo d'octobre à juin et les touristes en ont surtout besoin de juin à septembre. Les mesures gouvernementales pour l'emploi des jeunes pourraient en outre donner un sacré coup de pouce aux vélocitations... mais le dossier reste à monter.

Suite de la page 12

Réponse de Monsieur Guy HANNEBIQUE, Directeur du Cabinet de Mme BLANDIN en date du 5 mai 97.

J'ai lu avec beaucoup d'attention votre courrier et je comprends votre étonnement devant les propos qui vous ont été tenus par des agents de l'Etat sur les chemins de halage lors de votre promenade.

Bien évidemment je ne peux me livrer à une enquête sur cet événement car ce n'est pas de la compétence du Conseil Régional mais je peux vous donner quelques éléments d'informations qui pourront vous servir si la même situation se renouvelait.

Par lettre du 5 Août 94, dont vous trouverez copie ci-jointe, le Président des Voies Navigables de France répondait favorablement à la demande du Président de la Commission Rivières et Canaux du Nord sur l'ouverture des chemins de halage au public. Dans le cadre du programme INTERREG, l'objectif poursuivi est d'assurer la mise en place d'un chemin multi-usages le long des canaux et rivières afin d'assurer la continuité pédestre, cyclable et même équestre là où cela est possible.

Je suis donc surpris de la réaction des gens qui vous ont interpellé. Je pense qu'il s'agit là d'une action isolée car la plupart des agents des voies navigables contactés à ce propos pensent que c'est maintenant une bonne chose d'ouvrir ces chemins de halage au public.

Bien évidemment il convient de respecter les talus qui, eux, ne sont pas destinés à devenir des pistes de VTT.

Vous remerciant pour la qualité de vos préoccupations en matière d'environnement, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Réponse de l'ADAV:

Nous avons relaté cet incident à MM. Bernard CARON et Alain TREDEZ vice-présidents du Conseil Régional aux Transports et à l'Environnement. Il nous a été répondu qu'effectivement les voies sur berge étaient en règle générale ouvertes aux cyclistes mais que les voies navigables pouvaient en réserver certaines portions en vue d'aménagements particuliers à vocation industrielle. Nous avons demandé l'établissement d'une carte précisant ce qui est autorisé ou non. Pour l'instant, nous ne disposons que d'un article de Nord-Eclair en date du 11 mai 1994 dont nous reproduisons l'introduction.

"C'est un projet qui ne tombera pas à l'eau: au cours d'une conférence de presse, le Conseil Régional, représenté par M. Hascoët et les Voies Navigables, ont annoncé que les berges des canaux du Nord et du Pas-de-Calais allaient être progressivement ouvertes aux cyclistes. Déjà les piétons sont tolérés sur les anciens chemins de halage. Il faudra donc faire les aménagements et mettre en place la signalisation nécessaire. Cela permettra à la fois de développer le tourisme du bord de l'eau et de révéler à l'opinion l'importance des canaux "

Les brèves de Jean-Pierre

Carte des aménagements cyclables de Lille !

Nous la réclamions depuis deux ans, elle vient de sortir...peut-être un peu précipitamment puisqu'elle comporte quelques erreurs et oublis alors qu'un simple fax à l'ADAV aurait permis de les éviter ! Initialement un partenaire privé souhaitait s'associer à l'opération, puis s'est désisté...alors heureusement que Lille s'y est mise !

Disponible en mairie ou au local, cette carte constitue un guide perfectible mais précieux qui présente outre le plan des itinéraires cyclables et l'emplacement des parkings vélos, de judicieux conseils pratiques contre le vol et d'utiles informations sur les aménagements cyclables de Lille. En plus elle porte l'intitulé "édition 1997" ce qui augure bien de l'avenir. (voir page7)

"People"

Pour tenter d'échapper aux paparazzi, il s'est dissimulé derrière ses enfants et une paire de lunettes fumées...(p.7) mais les perspicaces membres du Groupe Travail Vélo ont tous réussi à identifier Monsieur Van Der Goten sur la première page du plan de Lille cyclable ! Responsable lillois des "espaces publics", il est tout à fait gagné à la cause cyclable... depuis qu'il a opté pour ce mode de déplacement.

S.U.L...

Autrement dit "Sens Uniques Limités" (aux voitures). L'appellation est belge. L'application pratique l'est également puisque - foin des sens interdits -, à Louvain il sera possible de circuler à vélo dans les deux sens. Nous réclamons ce même droit à Lille. Après une campagne de lettres adressées à Pierre Mauroy à laquelle vous avez été nombreux à participer, nous avons enfoncé le clou lors de notre manifest'action de juillet en empruntant le sens interdit de la rue Rihour - sous l'œil de la caméra de F.R.3- pour montrer l'absence de danger et le côté pratique de cette solution.

A priori la ville de Lille n'est pas contre le principe, mais veut avancer à pas comptés en ouvrant progressivement ces "contresens cyclables", ne les généralisant que si l'expérience s'avère concluante. La rue Jean Bart inaugurera le processus.

Devant le Tribunal.

La Déclaration d'Utilité Publique de mise à deux fois deux voies de la RN 41 a été prise le 12 juin 1997. N'intégrant pas les demandes de l'ADAV concernant le rétablissement de certains franchissements au-dessus de la RN, elle a été attaquée par l'Association devant le Tribunal Administratif contre la Préfecture et la D.D.E. Pour cela, nous nous sommes surtout appuyés sur la loi Loti et sur la loi sur l'air (cf. supra). La Région, pourtant soucieuse de voir cette mise à deux fois deux voies opérationnelle dans le cadre de projets alternatifs à l'A24 n'a pas hésité à nous

soutenir dans cette démarche en adressant notamment un nouveau courrier au Préfet.

Pas encore élu et déjà démissionnaire !

Avant les élections législatives, j'avais interrogé Monsieur Durand, Maire de Lomme et candidat à la députation pour connaître sa position quant à la mise à deux fois deux voies de la RN 41. Il m'avait répondu laconiquement: "*c'est au moment de la création des deux fois deux voies de la RN 41 que les solutions envisagées par la D.D.E seront mises en place*".

Pourtant, décider de maintenir les franchissements de cet axe pour les piétons et les cyclistes relève d'un choix politique s'opposant au "tout-voiture" et se livrer pieds et poings liés à une structure technique comme la D.D.E relève bien d'une démission politique !

Le Maire de Lomme a été mieux inspiré quand il s'est agi de décider d'enlever une voie aux voitures circulant Avenue de Dunkerque et de l'accorder aux cyclistes. Cela dit, rien n'est encore opérationnel, et la concertation promise avec les usagers a consisté en une présentation des plans qui a duré deux minutes! En outre, en multipliant les sens interdits dans sa ville, Monsieur Durand rallonge les parcours cyclables et va à l'encontre du développement de l'utilisation de la bicyclette.

Autre forme de procès

Cette fois c'est l'ADAV qui va peut-être en faire les frais: lors de la manifestation du juin, nous avons peint une bande cyclable Boulevard Papin à l'intersection redoutable du Bd de la Liberté, du Bd Louis XIV

et du Bd J-B Lebas! Nous nous étions pourtant appliqués, traçant une bande cyclable aussi parallèle que possible, dessinant de superbes pictogrammes vélo. Pour assurer la sécurité de ces travaux, nous avons même installés un chantier mobile matérialisé par du "rubalise". Les automobilistes plus que compréhensifs baissaient fréquemment leur vitre pour nous encourager... Mais l'initiative n'a pas plu et le brigadier-chef chargé de la propreté urbaine - Monsieur Mille- nous a informé par téléphone qu'il s'apprêtait à déposer plainte contre l'ADAV pour dégradations. Nous avons pourtant utilisé de la peinture d'intérieur, peu résistante à la pluie mais il n'a pas accepté cette circonstance atténuante.

Faisons contre mauvaise fortune bon cœur: un éventuel procès devrait nous assurer une excellente publicité, d'autant que la presse locale, débordée ce dernier samedi de juin avait passé l'événement sous silence. Cela dit, il doit être rassurant pour les Lillois de savoir que dans leur ville il y a si peu de dégradations que la police n'ait que de malheureux cyclistes las de risquer leur vie à se mettre sous la dent.

Plan Départemental d'Action pour la Sécurité Routière

L'ADAV a déjà été subventionnée pour plusieurs actions de sécurité routière au nombre desquelles on peut citer l'édition de la brochure "voir et être vu à vélo" largement diffusée dans les lycées et la réalisation de panneaux d'exposition sur le thème: "circuler en ville à vélo" - que nous prêtons aux collèges, lycées, communes... qui en font la demande ou présentons lors de nos

Assemblées générales. fêtes. braderies, salons....

Pour 1998, nous avons proposé deux dossiers: l'un concernant la vélo-école et l'autre l'édition d'un bêtisier présentant photos à l'appui les erreurs d'aménagement routiers -et même cyclables- préjudiciables aux deux-roues. Nous avons reçu la réponse suivante: "nous vous incitons à monter vos projets, toutefois nous ne pouvons vous aider financièrement vu le nombre d'opérations sur lequel nous sommes engagés"! Sans commentaire...

Cyclistes dans un jeu de quilles

Les aménageurs sont pourtant capables de sacrées bourdes et éditer une brochure reviendrait beaucoup moins cher que de casser ce qui vient d'être fait. Avant l'été les services responsables de la réalisation de la piste cyclable de la RD 7 avaient par exemple disposé des quilles à l'entrée même de la piste cyclable... dans le cadre d'aménagements dits "de sécurité" Heureusement, depuis ces quilles ont été enlevées (source et photo - p.12: La Voix du Nord du 19/6/97)

Les aménagements prometteurs existent !

Pour assurer la sécurité des collégiens d'Escaudain, le Conseil Général du Nord va doter le CD 81 d'un trottoir cyclable.

L'ADAV se réjouit de cette initiative et souhaite qu'elle soit progressivement étendue à l'ensemble des collèges du département.... De toutes façons la plupart des collégiens allant à l'école à vélo roulent sur

le trottoir, sur les conseils pressants de leurs parents inquiets alors, autant être pragmatique et adapter les trottoirs à cette nouvelle donne...

Les hirondelles sont de retour

A Villeneuve-d'Ascq et à Haubourdin, elles ont toutefois troqué leur pèlerine et le vélo de ville pour une tenue moins ample et un V.T.T. En tout cas, Lys-les-Lannoy n'est plus la seule ville à bénéficier d'une brigade de gardiens de ville à bicyclette. Lors du dernier Groupe Travail Vélo, de la ville de Lille, nous avons demandé à Daniel Rougerie s'il n'envisageait pas de suivre cet exemple. Mais selon lui "les policiers à vélo font du vélo mais ne font pas la police". La formule est belle mais sans doute trompeuse: le policier à vélo est moins rapide que son homologue motorisé.... mais accède partout: il est en revanche bien plus rapide qu'un flotier à pied. (voir aussi p.8)

Complémentarité bus, VAL, tram + vélo

La concession accordée à Transpole arrive à échéance. Nous avons écrit aux élus en charge de son renouvellement pour leur demander d'intégrer dans le cahier des charges du prochain opérateur la mise en œuvre d'une complémentarité vélo + transport en commun (parkings-vélos, autorisation d'emmener son vélo dans les bus, métro, tram aux heures creuses...) et pour regretter l'imperméabilité totale de Transpole à ce sujet. Nous avons d'ailleurs attribué à cette compagnie notre vieille roue voilée à l'occasion de la T.G.V 1997. Cette campagne a reçu de la part des élus un écho tout à fait favorable.

Merci.

Vous avez été plusieurs à répondre à notre sollicitation financière. L'ADAV a ainsi bénéficié de 5000 Francs de dons d'adhérents. Vous n'hésitez pas non plus à donner un petit coup de pouce au montant de votre adhésion.

Plus simplement, vous êtes nombreux à réadhérer et à participer à nos campagnes d'action et de courrier (notamment lors des élections législatives). Tout ceci contribue à faire de l'ADAV une association qui a dépassé le cap des 300 adhérents et continue à se battre avec dynamisme pour une belle cause sociale et environnementale.

Plus concrètement, cela nous permettra peut-être de maintenir l'emploi d'Isabelle pourvu que les grandes institutions acceptent de mettre la main au portefeuille.

Nouveaux horaires de la permanence:

- Mercredi, jeudi, vendredi de 14h à 17h
- Le dernier samedi du mois de 9h à 12h

Première Broc à Vélo

Organisée par l'Association Droit Au Vélo (ADAV) en partenariat avec l'Association Familiale de Lille (AFL)

Pour **ACHETER** ou **VENDRE**:

- un vélo
- des accessoires vélo...

de 10 à 17 H à la Salle Courmont - Mairie de Quartier de Moulins
215, Rue d'Arras - Métro Porte d'Arras

Participation aux frais pour les vendeurs:

10 F pour les adhérents de l'ADAV ou de l'AFL

20 F pour les non-adhérents.

Entrée libre pour les acheteurs.

Inscription OBLIGATOIRE pour les VENDEURS

à l'ADAV avant le 29 septembre.

A noter sur votre agenda

Avant de venir à la permanence ou au rendez-vous d'une manifest'action, il est souhaitable de passer un petit coup de fil pour vérifier qu'il n'y a pas de contre-temps, surtout quand vous venez de loin !

1. SAMEDI 27 SEPTEMBRE 1997:

Manifest'action « surprise » organisée par la FUBicy pour protester contre le stationnement sur les bandes cyclables.

Rendez-vous à 10 H devant la MNE

2. SAMEDI 4 OCTOBRE 1997

Broc à vélo, voir ci contre

3. MARDI 14 OCTOBRE 1997:

Conseil d'Administration de l'ADAV à 19H à la MNE

4. SAMEDI 25 OCTOBRE 1997:

Manifest'action - Cyclenade: Lille - Villeneuve d'Ascq pour protester contre les insuffisances de cette liaison et découvrir les aménagements cyclables proposés par Villeneuve d'Ascq.

Rendez-vous à 10 H devant la MNE.

5. MARDI 4 NOVEMBRE 1997:

Conseil d'Administration de l'ADAV à 19 H à la MNE

6. SAMEDI 29 NOVEMBRE 1997:

Manifest'action

7. SAMEDI 31 JANVIER 1998:

Assemblée Générale de l'ADAV

8. SAM. 7 ET DIM. 8 MARS 1998:

Assemblée Générale de la FUBicy à LILLE.

Bulletin d'adhésion à l'ADAV

J'adhère à l'Association Droit au Vélo, et je verse la somme de:.....F.
(membre actif 70F, étudiant et chômeur 40F, couples 120F, famille 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.

Numéro 18, 5F le numéro.

Directeur de la publication: Jean Pierre Verhille.

CPPAP en cours. ISSN 125 10602.

Imprimé par nos soins à 500 exemplaires

Maquette: ADAV -

sommaire

Des locomotives pour le vélo	2
Double croche et pédalier	3
Le vélo	3
Transporter des enfants à vélo.....	4
Participation au SDDU	6
Les brèves de Jean	8
Une TGV Tranquille	9
Le courrier	11
La DDE se laisse Haller	12
Assemblées Géné- rales et vélocation.....	13
Les brèves de Jean Pierre	15
Merci	18
L'agenda	19

A.D.A.V.

23 rue

Gosselet

59000 Lille

1^{ère} broc à Vélo
Lille

Le 4 octobre 1997

