

Le journal

dérailleur

L'heuro

VEZO

Numéro 19
Hiver 97/98



1997 : premier contresens à Lille...

Que 1998 ouvre des voies pour le vélo !

1998: L'année du vélo?

Depuis janvier 1994, nous savions que 37,1% des habitants du département souhaitaient la création de pistes cyclables. Depuis octobre 1997, nous savons que 82% des habitants de la Métropole souhaitent bénéficier de plus d'itinéraires cyclables. Les élus parlant toujours "rocales - autoroutes - contournement - voies rapides - TGV" restent lents à réagir. La Préfecture et la DDE continuent de trouver normale une mise à deux fois deux voies sans prévoir de franchissements piétonniers et cyclables, il semble plus facile de trouver un milliard de Francs pour dévier un boulevard périphérique que quelques milliers de Francs pour acheter de la peinture verte, la CUDL en est encore au stade de la réflexion, la Ville de Lille pratique la politique des tout petits pas.

Certes, Monsieur Larcanché, Vice-Président du Conseil Général, après avoir rénové la piste cyclable du Grand Boulevard, vient de nous exprimer son souhait de voir "toute construction de voie nouvelle équipée d'une piste cyclable" afin que le vélo puisse progressivement regagner place perdue au profit de l'automobile. Monsieur Bernard Caron, Vice-Président du Conseil Régional n'hésite pas à affirmer lors d'une conférence de presse qu'il fait lui-même du vélo et souhaite voir se développer l'usage du vélo en ville.

Des adjoints de grandes villes, tel Henri Verbrugge à Villeneuve d'Ascq, n'hésitent pas à braver les pétitions d'automobilistes pour créer un itinéraire vélo doté d'un jalonnement spécifique et villeneuvois... car la norme nationale tarde à être fixée. Quand en plus les cyclistes se réunissent à 120 par un samedi après-midi de décembre pour lui dire merci, on se prend à oublier que la majeure partie des élus et des institutions n'ont guère fait avancer la cause cyclable.

Cette inertie ne constitue plus seulement un refus d'écouter les citoyens et d'améliorer leur qualité de vie, elle risque de devenir à moyen terme criminelle. Selon le mensuel Viva de janvier 1998, la pollution atmosphérique est « *directement responsable de milliers de décès* » et « *coûte chaque année en France un peu plus de 50 milliards de francs, dont 31 consacrés à la santé (6 milliards pour les décès, 25 milliards pour les maladies et l'absentéisme.* » L'augmentation de la pollution atmosphérique, le réchauffement de la planète ne constituent plus des hypothèses scientifiques mais de réelles menaces.

L'ADAV, si l'Assemblée Générale de janvier 1998 lui en donne le pouvoir, compte bien s'appuyer sur la loi sur l'air pour tenter de renverser la vapeur et promouvoir un mode de transport propre et qui coûte 100 fois moins cher qu'une voiture électrique.

Jean-Pierre VERHILLE

Gourmandise littéraire, en guise de cadeau de Noël.

LE BRUIT DE LA DYNAMO.

Ce petit frôlement qui freine et frotte en ronronnant contre la roue. Il y avait si longtemps que l'on n'avait plus fait de bicyclette entre chien et loup! Une voiture est passée en klaxonnant, alors on a retrouvé ce vieux geste se pencher en arrière, la main gauche ballante, et appuyer sur le bouton-poussoir - à distance des rayons, bien sur. Bonheur de déclencher cet assentiment docile de la petite bouteille de lait qui s'incline contre la roue. Le mince faisceau jaune du phare fait aussitôt la nuit toute bleue. Mais c'est la musique qui compte. Le petit frr frr rassurant semble n'avoir jamais cessé. On devient sa propre centrale électrique, à pédalées rondes. Ce n'est pas le frottement d'un garde-boue qui se déplace. Non, l'adhésion caoutchoutée du pneu au bouchon rainuré de la dynamo donne moins la sensation d'une entrave que celle d'un engourdissement bénéfique. La campagne alentour s'endort sous la vibration régulière.

Remontent alors des matinées d'enfance, la route de l'école avec le souvenir des doigts glacés. Des soirs d'été où on allait chercher le lait à la ferme voisine - en contrepoin le brinquebalement de la boîte de métal dont la petite chaîne danse. Des aubes en partance de pêche, avec derrière soi une maison qui dort, et les cannes de bambou légères entrechoquées. La dynamo ouvre toujours le chemin d'une liberté à déguster dans le presque gris, le pas tout à fait mauve. C'est fait pour pédaler tout doux, tout sage, attentif au déroulement du mécanisme pneumatique. Sur fond de dynamo, on se déplace rond, à la cadence d'un moteur de vent qui mouline avec l'air de rien des routes de mémoire.

Philippe Delerm

« La première gorgée de bière et autres plaisirs minuscule »

Edition L'arpenteur - Gallimard

Enfin, ça y est, le Grand Boulevard nouveau est arrivé... mais cette fois c'est pour les cyclistes.

Après 3 ans (Juin 94 Décembre 97) bien remplis de démarches auprès du Conseil Général, nous l'avons enfin notre piste même si ce n'est pas parfait pour nous, il faut reconnaître qu'une bande de roulement sans racines et des bordures adoucies simplifient, sécurisent et rendent nettement plus agréable le trajet de Roubaix ou de Tourcoing vers Lille, d'autant plus que nous avons réussi, à l'occasion du Forum P.D.U. à faire comprendre à la CUDL l'énorme danger que constituait l'impact des travaux de la station de métro du Pavé de Lille juste sur la piste qui a été barrée pendant 5 ans mais qui sera rétablie définitivement pour Noël.

Bien sûr, il reste les stationnements des sans-gêne et les feux clignotant 15 secondes mais l'amélioration est très nette et on constate une augmentation sensible des usagers de la piste. Bien sûr on n'a pas pu éviter de nous gratifier de gros travaux de canalisations qui coupent de nouveau la piste vers Roubaix à hauteur du Pont de Wasquehal, mais on peut en espérer la fin pour le printemps.

D'ici là, ça roulera le mieux possible ailleurs, en attendant les nouvelles poussées de racines.

Mais le Conseil Général est si fier de sa réalisation qu'il aura à cœur d'y remédier au fur et à mesure...

En avant pour d'autres actions...

P.S. : Sa mission accomplie, Dominique nous quitte pour quelques mois, le temps de cyclorandonner en Inde... où la loi du plus fort qui règne sur les routes lui prépare de belles frayeurs.

Dominique PRUVOST

Du nouveau pour le transport des vélos en train au départ de Lille vers la Belgique

A partir du 1er janvier 1998, les Chemins de fer belges et français ont mis en vigueur une nouvelle procédure destinée à faciliter le transport des vélos entre Lille et les gares belges. Les vélos (et les tandems) peuvent être emportés comme « bagage à main » soit gratuitement, soit contre paiement d'un montant forfaitaire.

GRATUIT le transport des vélos des voyageurs titulaires de l'abonnement TRAMPOLINE ou en possession d'un billet aller-retour transfrontalier valable 1 jour. Cette offre est valable sur les parcours de Lille à Tournai via Blandain et de Lille à Courtrai via Tourcoing.

Cette gratuité est également admise pour des parcours intérieurs français vers la frontière belge quel que soit le titre de transport du voyageur. 35 FF (200 BEF) pour le transport d'un vélo, 50 FF (300 BEF) pour les tandems, entre les gares françaises de Lille-Flandres, Croix-Wasquehal, Croix-l'Allumette, Roubaix, Tourcoing, Lezennes, Hellemmes, Pont-de-Bois, Annapes, Ascq, Baisieux et toutes les gares belges.

Au départ, ce montant forfaitaire est perçu dans le train par le contrôleur belge. Dans le sens inverse, il doit être acquitté au préalable au guichet de la gare belge de départ.

Commentaire de l'ADAV.

Il est enfin donné suite à une vieille revendication de l'ADAV. Il faut noter qu'acheté au guichet en Belgique, le prix du billet « vélo » est de 25FF au lieu de 35FF..., à savoir pour le retour vers la France.

Rappelons que pour le Nord - Pas de Calais, les vélos voyagent gratuitement en bagage à main sauf TGV et quelques TER signalés dans le guide TER.

OUF !

Devant la Mairie de Villeneuve d'Ascq, nous avons été accueillis par Henri Verbrugge et Jacky Druon qui œuvrent à la promotion du vélo sur Villeneuve d'Ascq. Ils nous ont indiqué un troisième itinéraire que nous ne connaissions pas, via Mons-en-Baroeul :

on l'essaiera une autre fois. Le bilan de l'opération est clair : rien ne vaut l'expérimentation sur le terrain. Si nous souhaitons voir élus et techniciens à vélo c'est aussi pour cette raison.

Dernière minute : Nous avons adressé ce compte-rendu aux personnalités invitées : Monsieur Larcanché nous a exprimé son souhait de voir résolu le problème du CD 146.

Jean-Pierre VERHILLE

APPEL AUX BONNES VOLONTES

Pour promener dans Lille les congressistes de l'Assemblée Générale de la FUBICY, qui viennent de toute la France, nous avons besoin d'une cinquantaine de vélos.

Si certains d'entre vous peuvent mettre un ou plusieurs vélo(s) à disposition pour les 7 et 8 mars prochains (en particulier le 8 mars), merci de nous le faire savoir en nous retournant le bulletin ci-dessous.

Je soussigné,

Nom, Prénom :

Téléphone :

Adresse :

.....

Peux mettre vélo(s) à disposition pour l'Assemblée Générale de la Fubicy, prévue les 7 et 8 mars à Lille.

Vous pouvez me contacter(date et heure).

Signature :

Forum du Plan de Dépla- cements Urbains de la CUDL.

« C'en est fini des grandes infrastructures qui passent sur le ventre des habitants ». C'est par ces mots que Monsieur Paul Astier, Maire de Bondues, Vice-président de la CUDL chargé du Plan de Déplacements Urbains a ouvert la séance de synthèse du forum portant sur ce thème. Beau début ! Juste après, Catherine Ganter a exposé le résultat d'un sondage SOFRES réalisé en septembre 1997 auprès d'un échantillon représentatif de 1800 individus de 15 ans et plus, habitant la CUDL. A la surprise de tous les participants exceptés les membres de l'ADAV, 82% des personnes interrogées souhaitent une augmentation des « itinéraires réservés aux vélos », 48% jugent même cette action prioritaire (avant l'élargissement des trottoirs et l'augmentation des voies réservées aux bus).

Un peu interloqué et narquois, Monsieur Lobry, le journaliste animateur du forum a interrogé l'assistance : « qui est venu à vélo ? » ; nous étions une quinzaine à avoir choisi ce mode de déplacement, ce qui n'a pas manqué de surprendre. Francis Ampe, Directeur de l'Agence d'Urbanisme avait même levé le doigt devant le journaliste incrédule : « Hein ? toi aussi ? » lui lança-t-il amusé.

Au fait, pourquoi se déplacer à vélo fait-il toujours rire ou sourire ? En ville il n'y a pourtant rien de moins farfelu.

Suivit la synthèse des quatre ateliers dans lesquels les cyclistes furent presque toujours représentés. Le développement d'un maillage piétonnier et cyclable, celui des parkings à vélo ont été préconisés ainsi que le souhait de voir les routes redevenir des rues et les carrefours des places.

Les intervenants institutionnels ont ensuite pris la parole. Après avoir posé le problème du partage des compétences, Monsieur Larcanché, Vice-Président du Conseil Général s'est appuyé sur l'exemple de la réfection de la piste cyclable du Grand Boulevard pour illustrer la politique du Département. Monsieur Bernard Caron, Vice-Président du Conseil Régional a fait l'éloge du train et du vélo, n'a pas hésité à dire qu'il enfourchait volontiers son VTT et a fustigé une ineptie - 20% des déplacements en voiture concernent des trajets de moins de un kilomètre - et un scandale - 30% des accidents de la circulation touchent les piétons et les deux-roues. Monsieur Lempereur, à la tête de la Direction de l'Équipement n'a rien dit sur le vélo, a fait l'apologie du développement des routes et des autoroutes « afin que les gens du Nord puissent manger des moules du Languedoc » (sic). L'intervention de Pierre Mauroy fut un moment d'anthologie. Il s'avança sur le plateau d'un pas lent, commenta les précédentes interventions, jugeant notam-

ment quelque peu « extrémistes » (!) les propos de Bernard Caron, puis déclara après avoir balayé la salle d'un regard qu'il espérait complice : « Oui... le vélo... on dit le vélo (sous entendu : « vous me voyez - et vous vous voyez - faire du vélo ! ») mais la voiture, c'est un instrument de liberté, on revient du travail quand on veut, on peut faire un petit détour, on est libre ». Nous nous regardions atterrés... mais le Président de la CUDL, opérant un revirement dont il a le secret s'en prit ensuite à la voiture - surtout dans sa ville ! - source de nuisances et de pollution pour faire ensuite la promotion des transports en commun.

Bref, tout le monde pouvait à peu près y trouver son compte... même les cyclistes puisque Pierre Mauroy s'est dit favorable à l'instauration d'une journée sans voitures. Monsieur Ohrel, Préfet du Nord-Pas-de-Calais conclut cette matinée en rappelant sa responsabilité en matière de lutte contre la pollution et de mise en oeuvre de la loi sur l'air se fixant pour objectif de prévenir la pollution atmosphérique en s'appuyant sur les prévisions météorologiques. Il a affirmé son souhait de mettre en place un plan de protection de l'atmosphère... J'ignore s'il savait à ce moment qu'il était en procès contre l'ADAV pour non-respect de la loi sur l'air dans le cadre de la mise à deux fois deux voies de la RN 41 !

Toutes ces interventions furent remarquablement ponctuées par les impromptus de la Ligue d'Improvisation de Marcq-en-Baroeul. Dans leur dernier sketch,

Les Brèves de Jean-Pierre.

VELOCATION A LILLE

Le 11 décembre, l'ADAV et EDA se sont réunies avec Gilles Pargneaux pour promouvoir une vélocation à Lille.

François Vandergoten, représentant Daniel Rougerie a développé plusieurs orientations intéressantes. Selon lui, le problème majeur n'est pas celui de la location de vélos mais plutôt celui du stationnement, surtout de nuit. Il serait ainsi favorable à la création de parkings vélos dans la gare, les parkings souterrains et les mairies de quartiers.

Cela n'empêcherait pas de promouvoir une vélocation en partant des besoins de l'Office de Tourisme (10 à 15 vélos que la Ville de Lille pourrait offrir à condition que cet organisme se charge du stationnement et de la gestion) puis en mettant des vélos de fonction à la disposition des services municipaux (une vingtaine pour commencer). On pourrait ensuite procéder à la mise en oeuvre de la vélocation plus traditionnelle.

La Ville de Lille s'est déjà renseignée auprès des constructeurs et il n'est pas exclu qu'elle se dote des trente premiers vélos pour l'AG de la FUBicy... Mais rien n'est fait et pour l'instant nous comptons toujours sur ceux que vous voudrez bien nous prêter.

INTERDIT AUX VELOS.

La Ville de Lille a demandé à la société qui gère le parking de la Grand'Place d'y autoriser le stationnement des vélos. Elle a reçu une réponse négative pour les motifs

suivants : la rampe d'accès est trop raide et poserait des problèmes de sécurité (les ascenseurs devraient pourtant permettre de remonter facilement à l'air libre) et surtout : la barrière automatique n'est pas sensible aux vélos : serait-il à ce point aberrant d'offrir la gratuité de stationnement aux cyclistes ?

En outre, quelques vélos accrochés à l'entrée du parking mettraient une touche d'humanité dans cet univers froid et bétonné...

LIBEREZ NOS BANDES!

Le 27 septembre dernier nous avons participé à la campagne lancée par la FUBicy pour lutter contre le stationnement sur les bandes cyclables. Le constat est atterrant : même un samedi matin, quand la plupart des places de parking sont libres, de nombreux automobilistes préfèrent mettre en péril la vie des cyclistes plutôt que de parcourir dix mètres à pied. L'un d'entre eux se disait même cycliste !

Face à de tels comportements, et à la difficulté de verbaliser des arrêts illicites de courte durée... reste la solution des pistes cyclables.



VAL à vélo.

Le premier métro automatique du monde a été créé au début des années quatre-vingts pour relier Lille à Villeneuve d'Ascq... distantes de 6 ou 7 Kms. Nous avons voulu expérimenter cette même liaison à bicyclette, la distance correspondant tout à fait au rayon d'action d'un cycliste. Elle peut constituer une agréable promenade ou une bonne mise en forme avant les cours en fac et permet à l'étudiant lillois astucieux de réaliser de sacrées économies. En plus, comme ces deux villes s'efforcent réellement de promouvoir le vélo, on a voulu voir si la liaison interurbaine était au point. Daniel Rougerie pour la Ville de Lille, Monsieur Larcanché et Monsieur Despature pour le Département, Monsieur Paul Astier pour la CUDL et Monsieur Verbrugge pour Villeneuve d'Ascq ont été invités à nous accompagner. Seul le premier nous rejoindra en fin de parcours.

La mort dans l'âme - les membres de l'ADAV ayant l'instinct grégaire - nous avons accepté de constituer deux groupes pour expérimenter les deux itinéraires.

PAR OU ON PART ?

Le premier problème rencontré quelque soit le parcours choisi est celui du jalonnement. On n'a pas le choix, il faut passer au-dessus du périphérique... mais à vélo, on le franchit où et comment ? Si les panneaux indicateurs abondent pour les automobilistes, il n'y a rien pour les autres usagers : de Lille, la direction de Villeneuve d'Ascq n'est jamais indiquée pour les cyclistes.

LE PREMIER ITINERAIRE VIA LA RUE PIERRE LEGRAND.

Du Boulevard Jean-Baptiste Lebas, on emprunte la Rue Camille Guérin. Devant le CRTS existe une passerelle qui permettrait aux cyclistes de traverser le périph' s'il n'y avait un sens interdit de l'autre côté. En plus, non indiqué, ce franchissement est réellement réservé aux initiés.

On traverse donc le Boulevard Louis XIV en empruntant le passage pour piétons puisqu'il n'y a pas de feux pour permettre aux cyclistes de rejoindre la passerelle du Grand Palais que l'on entr'aperçoit au loin... mais qui n'est pas indiquée non plus. La traversée des nom-

breuses voies débouchant du Périphérique est en outre périlleuse.

Nous arrivons ensuite au Pont de Fives. J'ai failli me cogner sur un panneau « Piétons » placé trop bas. La piste cyclable est dans un état déplorable et pose un problème de prise de priorité pour entrer dans la Rue Pierre Legrand : les voitures tournant à droite nous coupent la route.

ON NE SAIT PLUS LA VOIR EN PEINTURE !

Cette rue a été dotée d'une bande cyclable récemment ; mais le marquage en est quasiment effacé... par qui ? par les pneus des vélos... ou par ceux des voitures qui mordent constamment sur celles-ci ? Nous avons déjà alerté la CUDL sur ce point : il nous avait été répondu que les crédits disponibles pour l'achat de peinture verte en 1997 avaient été épuisés ! En plus, des îlots ont été installés pour faciliter la traversée des piétons, cela oblige les voitures à se rabattre sur la droite et constitue une réelle menace pour les cyclistes qui font office de ralentisseurs vivants. Il y aurait pourtant moyen de maintenir la bande cyclable et de protéger les cyclistes en la surélevant -



ceci créerait un ralentisseur pour les voitures et les inviterait physiquement à ne pas serrer à droite. ou bien, on pourrait à cet endroit installer des quilles en plastique qui empêcheraient les automobilistes de nous serrer.

Globalement, cette piste a le mérite d'exister, mais sa faible largeur n'en fait pas un itinéraire absolument sûr. Des bordures ont été apposées à ras de la piste pour protéger les arbres... Espérons qu'aucun cycliste ne fasse un écart sur celles-ci. Aménager cette rue en « Zone 30 » permettrait peut-être de faciliter la cohabitation

entre automobilistes et cyclistes.

A Villeneuve d'Ascq, au niveau du Pont de l'Automobile Club (Boulevard de l'Ouest), il est nécessaire de traverser la rue pour emprunter une piste cyclable bidirectionnelle. Il aurait été plus judicieux d'installer cette

piste sur le côté droit de la chaussée : cela aurait permis aux cyclistes d'éviter plusieurs intersections... d'autant qu'il y a un problème de synchronisation des feux.

LE SECOND

ITINERAIRE :

PAR LEZENNES ET LE CD 146

Le second groupe a longé le Boulevard Périphérique à partir du Boulevard Louis XIV. La piste cyclable est dans un état déplorable. Juste avant le Pont Saint-Sauveur le cycliste se voit opposer un « Interdit aux vélos, cyclistes pieds à terre ». Aucun jalonnement n'indique

l'accès au « Passage des Alouettes ». Le carrefour Rue Gustave Flaubert constitue un enchevêtrement incompréhensible de voies piétons-vélos.

Le Passage des Alouettes sert de décharge sauvage, est jonché de cailloux et de tessons de bouteilles. A partir du Pont de Tournai, l'itinéraire est extrêmement dangereux. La Rue de Saint-Amand et le CD 146 sont souvent constitués de quatre voies sur lesquelles les automobilistes roulent à vive allure. Par endroit existent même des glissières en bétons qui n'offrent au cycliste aucune possibilité de se rabattre ! Le trottoir notamment sur le Pont de la Rue Verte aurait pourtant pu accueillir une bande cyclable.

Ce second itinéraire est déconseillé, surtout en semaine. A l'emprunter, on comprend aisément l'amertume des cyclistes de Lezennes à qui on n'offre aucune alternative.

→ Suite page 12

ils se mettaient en scène revenant d'un congrès de dix ans sur les Plans de Déplacements Urbains à travers le Monde martelant ce constat : « il aurait fallu faire quelque chose ». A la question : « mais quoi ? » plusieurs répondirent : « Zut, on a oublié de le demander ! On repart ».

C'est effectivement le risque de ces grands messes, assez consensuelles, mais risquant de n'aboutir à rien vu peut-être la distance séparant les élus des problèmes quotidiens. Il suffisait par exemple de laisser au garage la Safrane de fonction et de venir à ce forum à vélo pour se rendre compte d'au moins deux problèmes posés aux cyclistes : quand on veut se rendre à la CUDL via l'Avenue Le Corbusier, on est obligé de descendre le pont en empruntant une rigole d'écoulement des eaux ! et deux cents mètres plus loin, lorsqu'on veut garer sa bicyclette devant l'Hôtel de Communauté... on ne dispose d'aucun arceau de stationnement. Alors on utilise les rambardes, les plots d'éclairage ou comme Francis Ampe, on rentre son vélo à l'intérieur... mais le cycliste ordinaire n'a pas osé se le permettre.

Jean-Pierre VERHILLE

LE FORUM ET APRES ?

Après une phase de présentation du projet, les services de la communauté saisissent les propositions des associations afin de faciliter la circulation des modes de déplacement non polluants : piétons, cyclistes, transports en commun.

Deux questions me viennent à l'esprit :

1/ Quel va être le budget alloué à un tel projet ? Si l'on souhaite un accroissement du nombre de cyclistes, est-on prêt à un financement en rapport ? On s'étonne toujours d'une stabilité de 3 % de cyclistes, combien d'argent est alloué chaque année à ce mode de déplacement ? Si l'on souhaite 10 % de cyclistes supplémentaires, n'est-il pas normal d'y consacrer 10 % du budget voirie et circulation ?

2/ Quelles vont être les relations entre les différentes commissions voirie et circulation de la CUDL (1) et de mon conseil municipal (2) qui

n'a jamais fait preuve d'une grande imagination en faveur des cyclistes.

La première commission, consciente de la nécessité d'un changement de comportement des usagers tout automobile, riche d'une réflexion entre associations, aménageurs et élus apportera sans doute des suggestions favorables aux déplacements cyclistes mais la deuxième composée en grande partie d'automobilistes pour qui la circulation des vélos est le moindre des soucis (puisque réduite au minimum n'est-ce pas) risque d'entraver la première.

Il va falloir être vigilant afin de suivre comment vont s'articuler ces réflexions afin que nos propositions ne soient pas "que de l'air"

Philippe Delrue

Selon vous, que faudrait-il faire pour les piétons et les cyclistes dans la Communauté Urbaine ?

- Développer les bandes et pistes cyclables et lutter contre le stationnement des voitures sur celles-ci.
- Multiplier les arceaux de stationnement, créer des parkings pour vélos gardés (dans les gares, lors de manifestations festives ...)
- Créer un réseau cyclable jalonné. Editer un plan de ce réseau
- Lutter contre les coupures (créées par des infrastructures ferroviaires ou routières ou naturelles voies d'eau, en construisant des passerelles ou des passages souterrains. A Hallennes-lez-Haubourdin, 4 traversées de la RN4I seront remplacées par un échangeur très dangereux pour les cyclistes. C'est anormal.
- De manière générale : raccourcir les itinéraires piétonniers et cyclables (en autorisant par exemple la circulation des cyclistes dans les sens interdits, moyennant une signalisation et une campagne d'information appropriées).
- Créer des services de location de vélo.
- Imposer la création de garages à vélo dans les immeubles collectifs et sur les lieux de travail.
- Favoriser l'intermodalité vélo + transports collectifs.

Dans chaque rue, réaliser au moins un trottoir de 2,50 m de large.



LIBEREZ NOS PLACES DE STATIONNEMENT INTERDIT :

A Villeneuve d'Ascq, la Rue du Breucq était dotée d'un stationnement alterné, mais viscéralement indisciplinés les automobilistes utilisaient les deux côtés de la voie. Récemment Monsieur Henri Verbrugge a remplacé ce stationnement alterné par une bande cyclable : les automobilistes ont adressé au Maire une pétition réclamant en somme le droit de ne pas respecter le code de la route ! Heureusement que les 120 cyclistes présents à l'inauguration ont soutenu la volonté municipale.

ESSAI COMPARATIF :

Pour pérenniser le mi-temps d'Isabelle, et le transformer en temps complet si possible, nous avons adressé des demandes de subvention au Conseil Régional, au Conseil Général, à la CUDL (60 000 Francs à chaque fois) et à la Ville de Lille (25 000 Francs).

Que pensez-vous qu'il arriva ?

- Le Conseil Régional a perdu notre lettre

- le Conseil Général nous a adressé un dossier important à remplir

- la CUDL et la Ville de Lille ne nous ont pas encore répondu !

On serait tentés d'en sourire, mais le temps presse et les fonds propres dans lesquels nous puisons commencent à se tarir. Il

serait choquant que l'ADAV voie le poste d'Isabelle disparaître et son efficacité entravée en raison d'inerties administratives.

UN EXEMPLE A 150000 FRANCS

En novembre dernier un débat a eu lieu dans l'émission « Direct » diffusée sur FR3. Il y fut question de la place de la voiture en ville. Une journaliste a suggéré aux élus présents sur le plateau de montrer l'exemple en utilisant... une voiture électrique ! N'aurait-il pas été plus logique de leur demander de circuler à vélo : il est cent fois moins onéreux et techniquement plus au point !

Le Conseil régional agit pour la sécurité des cyclistes.

Du samedi 8 au mardi 11 novembre, le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais a organisé une ronde cycliste autour de la région pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement et inciter les automobilistes et les cyclistes à respecter le code de la route. Jean Stablinski et Cédric Vasseur avaient enfourché un tandem pour l'occasion.

Certes la longueur moyenne des étapes (100 Kms environ) et la vitesse moyenne prévue - 28 Km/h - avaient de quoi impressionner les cyclistes urbains et nous aurions préféré voir des élus et des personnalités non sportives promouvoir la bicyclette mais l'initiative a permis d'attirer l'attention sur le vélo et les élus étaient explicitement invités à « entrer dans la ronde ».

Lors de la conférence de presse nous avons eu l'occasion de rappeler que quand un cycliste ne respecte pas le code de la route, c'est parfois pour s'assurer une plus grande sécurité (par exemple quand il roule sur les trottoirs) ou parce que le code de la route est inadapté (quand on l'oblige à mettre pied à terre par exemple). Nous avons rappelé que le cycliste n'était jamais dangereux mais toujours vulnérable contrairement à l'automobiliste qui met en péril la vie du premier lorsqu'il ouvre sa portière sans regarder dans le rétroviseur, quand il le dépasse en le frôlant ou quand il se gare sur une bande cyclable. Nous avons signalé enfin les insuffisances en matière

d'aménagement et notamment cette manie qui consiste à rétrécir les voies en créant des terre-plein centraux et en transformant les cyclistes en ralentisseurs vivants.

Monsieur Wallyn, chargé de la sécurité routière, a eu raison d'attirer notre attention sur le fait que la plupart des accidents graves de cyclistes se déroulent la nuit.

Jean-Pierre VERHILLE



Premier contresens a Lille : enfin!

Le premier contresens a été créé Rue du Molinel, entre la Place de la République et la Rue Jeanne Maillotte.

Il s'agit là d'un contresens sans séparation matérielle de la chaussée, permettant, depuis le Boulevard de la Liberté, d'emprunter la Rue du Molinel jusqu'à la gare.

Bon, d'accord, il n'est pas parfait: il est trop étroit, la signalisation est mauvaise, des voitures y stationnent déjà, et on ne pas le prendre en venant de la Rue d'Inkerman ce qui serait pourtant le plus intéressant. Il aurait sans doute été préférable de mettre ce contresens entre le stationnement auto et le trottoir. Mais enfin il existe, et c'est un début de satisfaction donné à une demande insistante de l'ADAV. Nous attendons avec impatience le prochain contresens.

Brèves de Christian Desfontaines

UN CURE MODERNE

Lors de la messe du 6 juillet dernier à l'église St-Martin d'Esquermes de Lille, Laurent DUBRULLE, jeune prêtre ordonné la semaine précédente, s'est vu offrir par les paroissiens ... un superbe vélo, VTC fluo à plusieurs vitesses qui lui permettra d'arpenter les trois paroisses lilloises où il est nommé. A un mois près, nous aurions pu l'inviter à notre Très Grande Vélofête sur le thème "Tous les métiers du monde à vélo".

ON NOUS PREND POUR DES GOSSÉS

A l'entrée de certaines petites ruelles de la commune de Marquette, on trouve le panneau circulaire suivant:

Interdit sous peine de confiscation, aux cycles et cyclomoteur. Chiche ! Quand on aura résolu le point de droit de savoir si une autorité municipale peut ainsi procéder à la saisie des vélos contrevenants, on pourra suggérer à la mairie de Lille d'en faire autant des voitures qui stationnent sur les bandes cyclables!

DE LA VALEUR DE L'EXEMPLE

Les candidats désireux de préparer leur permis de conduire peuvent s'adresser en toute confiance à l'auto-école BAES (à Lille et Loos): un moniteur de cette auto-école a récemment stationné son véhicule, avec un élève au volant, en plein milieu d'une bande cyclable!

Interpellé par notre adhérent à vélo, ce professionnel de la route, chargé d'ensei-

gner les règlements et bons usages en voiture, a cru bon de se justifier: "*Ben quoi, je dépose un piéton, et puis on peut s'arrêter sur les bandes cyclables!*"

Et naturellement, sa voiture est restée là.

Sans Commentaire...

TRANSPOLE ALIGNÉ

Comme chaque année, l'hebdomadaire LA VIE DU RAIL (NO 2621 du 19/11/97) a établi un palmarès du réseau des transports publics urbains des 20 plus grandes agglomérations françaises, Paris excepté.

Ce classement, du meilleur réseau au moins bon, tient compte d'une batterie de paramètres chiffrés relatifs à l'offre de transport, la vitesse commerciale, la fréquentation, les tarifs, les investissements

Le résultat est violent pour l'exploitant du réseau métropolitain: entre 1995 et 1996 Transpole est passé de la 8^{ème} à la 16^{ème} place!

Et encore, on a évité le pire: dans ce palmarès annuel, la complémentarité entre transports en commun et vélo n'est pas prise en compte...

MEA CULPA

Contrairement à ce que j'ai indiqué dans l'Heurovélo N° 18, page 8, c'est la revue "60 millions de consommateurs" qui a fait un test sur les anti -vol vélo.

Jean Dewavrin

Chronique sur le droit de "la concurrence"

Nous n'avons pas fini cependant de nous poser des questions et je réserve pour une autre fois le sort du skate-board...

Jean-Jacques Triplet

Avocat honoraire

Ancien Bâtonnier

S'il est vrai que la bicyclette est un véhicule et que le cycliste qui actionne sa machine conduit un véhicule, il reste qu'à ce jour elle n'est pas encore équipée d'un moteur mais cela vient et je ne sais quel fabricant s'est mis en tête de pourvoir notre moyen de locomotion d'un moteur auxiliaire.

Attention, danger! Les responsabilités encourues ne sont plus les mêmes. Je n'entre pas dans le vif du sujet.

Mais, voilà qu'un autre moyen de propulsion pose maintenant bien des problèmes. Il s'agit, vous l'avez deviné, des rollers. Son utilisateur est-il un piéton ou non? Doit-il circuler sur la chaussée ou sur le trottoir?

C'est selon... Selon l'humeur de l'intéressé qui saute du trottoir à la chaussée ou inversement quand ce n'est pas encore sur une autre surface, dès lors qu'elle est relativement lisse.

Il y en a ainsi 1.500.000 en France. C'est dire l'ampleur du problème et les assureurs s'en préoccupent. Une émission de FRANCE 2 (dans "TELE MATIN") y était consacrée le 19 novembre.

Je crois pour ma part qu'on se trouve bien en présence d'un véhicule puisque cette terminologie vient du latin "vehere" = "porter". Les rollers portent bien celui qui les utilisent et qui comme tels ne sont pas en contact avec le sol et s'ils ne disposent pas de pédales comme le cycliste, ils ne profitent pas moins de l'assistance des roues. Ils en ont même beaucoup plus qu'un cycliste. Alors, j'opte pour le véhicule sauf à ce qu'on m'apporte la contradiction.

En complément à l'article de Maître Triplet sur les rollers.

La définition juridique du roller, mode de locomotion auquel n'ont évidemment pas pensé les rédacteurs du Code de la Route, pose en effet question. Une réponse ministérielle du Ministre Chargé des Transports précise tout même que le roller est un "simple jeu" et par conséquent n'obéit à aucune réglementation spécifique et ne peut être considéré comme un véhicule. Aussi est-il interdit dans les rues et voies cyclables, alors que les pratiquants revendiquent à juste titre de pouvoir emprunter ces dernières.

Mais pour l'instant il ne reste à ces adeptes que le trottoir sur lequel ils sont généralement "personae non gratae"!

J'oubliais: il reste aussi le caniveau

Christian Desfontaines

**Meilleurs voeux
pour 1998**

A noter dans votre agenda :

Avant de venir à la permanence ou au rendez-vous d'une manifestation, il est préférable de passer un petit coup de fil pour vérifier qu'il n'y a pas de contre-temps, surtout si vous venez de loin.

Horaires de la permanence : mercredi, jeudi, vendredi de 14h à 17h.
Le dernier samedi du mois de 9h à 12h.

- **Dès aujourd'hui :** renouveler mon adhésion à l'ADAV
- **Samedi 31 janvier 98 :** Assemblée Générale de l'ADAV : 17 à la MNE de Lille, précédée d'une manifestation à 15h30 (cf invitation).
- **Samedi 7 et Dimanche 8 mars 98 :** Assemblée Générale de la FUBicy à Lille.

Bulletin d'adhésion à l'ADAV

1. J'adhère ou renouvelle mon adhésion (Heurovélo inclus) pour 1998 en tant que:
 - Membre actif simple..... 70 F
 - Etudiant ou chômeur..... 40 F
 - Couple 120 F
 - Famille 150 F
 - Membre de soutien 150 F minimum
2. Je soutiens l'ADAV par un don (adhésion non incluse) de F et demande un reçu fiscal
3. Je désire participer aux activités de l'ADAV (préciser éventuellement)
4. Je désire **uniquement recevoir l'Heurovélo** et verse 40 F pour 4 numéros

Mme Mlle M.

Nom : Prénom :

Adresse :

.....

.....

Tél : Profession :

OURS

« L'Heurovélo, journal dérailleur »

Edité 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 19, 5F le numéro.

Deur de la publication: Jean Pierre Verhille.
CPPAP en cours. ISSN 125 10602.

Imprimé par nos soins à 500 exemplaires

Sommaire

1998: L'année du vélo?.....	2
Chronique sur le droit de "la concurrence".....	3
Enfin, ça y est, le Grand Boulevard nouveau est arrivé... mais cette fois c'est pour les cyclistes.....	4
Du nouveau pour le transport des vélos en train au départ de Lille vers la Belgique.....	4
Le Conseil régional agit pour la sécurité des cyclistes.....	5
Premier contresens a Lille : enfin!.....	5
Forum du Plan de Déplacements Urbains de la CUDL.....	6
VAL à vélo.....	8
Les Brèves de Jean-Pierre.....	10
Brèves de Christian Desfontaines.....	13
Gourmandise littéraire, en guise de cadeau de Noël.....	14

A.D.A.V.

23 rue Gosselet

59000 Lille

Milleurs vœux
pour 1998