

Le journal

dérailleur

L'heuro VEZO

Numéros 20-21

Printemps 1998

Suivez-moi, en  
page 19, pour la  
TGV du 7 juin



## Déchiffrer les chiffres

Depuis la publication du sondage réalisé par la SOFRES en septembre 1997, nous savons que,

dans la CUDL, 82% des personnes interrogées souhaitent une augmentation des "itinéraires réservés aux vélos"; 48 % jugent même cette action prioritaire. Forts de ces chiffres, nous nous attendions à ce que "Lille-Métropole" initie enfin une vraie politique cyclable. Hélas, elle semble avoir mis au point une stratégie de "contournements de chiffres". Lors de l'AG de la Fubicy, Monsieur Paul Astier a ainsi déclaré : "Mais cela ne veut pas dire que tous ceux qui ont répondu positivement accepteront de reprendre leur vélo!" On peut donc craindre que la CUDL fasse preuve de la même inertie que par le passé. Les faits nous le montreront d'ailleurs quelques jours plus tard (cf page 11).

Pour être honnête, Monsieur Astier a raison : les partisans du vélo ne sont pas tous prêts à se remettre en selle; en outre dans certains cas de figure (trajets trop longs, problèmes physiques<sup>1</sup>, transport d'enfants ou de charges lourdes par exemple) le vélo

ne peut pas toujours convenir. Toutefois, un tiers des Français sont d'ores et déjà cyclistes<sup>2</sup>, et dans la métropole, seul un déplacement sur dix est supérieur à 10 kilomètres alors que 30 % de ces déplacements sont inférieurs à un kilomètre<sup>3</sup>. Le pourcentage de déplacements cyclistes potentiels est donc extrêmement important. Il n'est que de voir le nombre d'estivants choisissant leur destination de vacances en fonction de la possibilité qu'il y a de faire du vélo. La CUDL devrait faire en sorte que ce soit tous les jours vacances et que l'on puisse toujours et partout faire du vélo dans la communauté au lieu de botter en touche !

En outre, le choix du vélo par les non-cyclistes est encore plus significatif. Il veut dire ceci : "Certes je suis trop âgé ou encore un peu trop paresseux pour me mettre au vélo, mais j'estime que ce moyen de transport économique, pratique, propre, silencieux, économe en espace urbain mérite d'être développé, pour ma qualité de vie, pour mes enfants ou petits enfants. J'accepte même que l'on rétrécisse

<sup>2</sup> Monsieur Bernard Caron alors vice-président du Conseil Régional avait en effet déclaré lors d'une conférence de presse en octobre 1997 que 20 Millions de Français étaient cyclistes

<sup>3</sup> source : Les déplacements urbains dans la métropole lilloise - Fiche technique de la CUDL. Ce document précise par ailleurs que 25 % de ces déplacements de moins d'un kilomètre sont effectués en voiture!

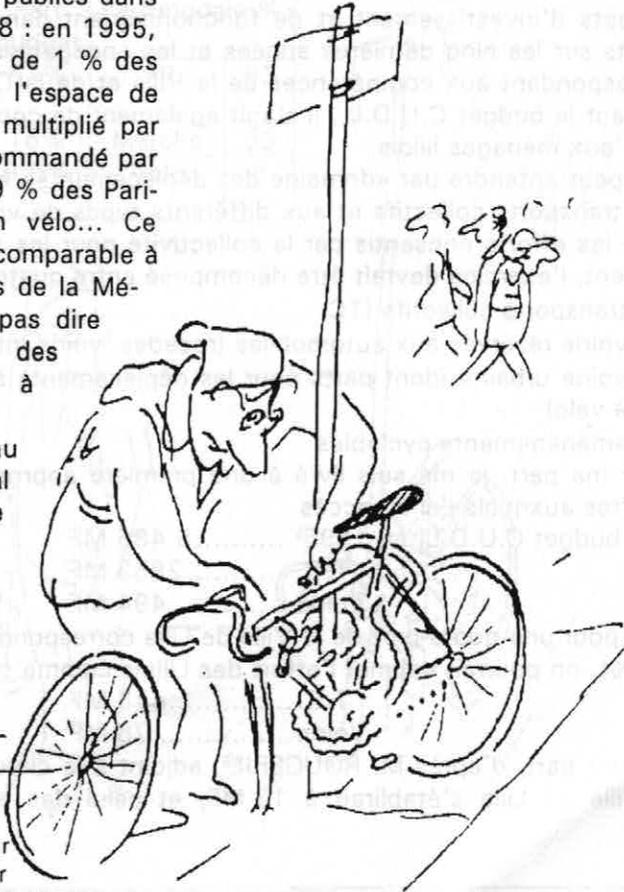
<sup>1</sup> Quoique Jean Gerber, trésorier de la Fubicy a loué un quadricycle pour pouvoir continuer à faire du vélo... malgré une fracture du col du fémur et on a pu le voir lors de l'AG de la Fubicy attacher ses béquilles au cadre de son vélo pliant. Il nous a même confié que le vélo avait constitué une excellente méthode de rééducation !

mes voies de circulation pour cela." Le vélo est donc forcément plus qu'un moyen de transport pour ceux qui le plébiscitent et n'en font pas, il relève d'une conception globale de la ville et de la vie. Ce pourcentage est donc à prendre pour ce qu'il est : un désir profond et réel de voir donner au vélo la place qu'il mérite<sup>4</sup>.

Pour répondre à ces attentes, Monsieur Sehier (Monsieur Vélo à la CUDL) propose de doubler la part dévolue au vélo... d'ici l'an 2015! On peut réfléchir aux chiffres suivants publiés dans La Croix du 21 mars 1998 : en 1995, le vélo représentait moins de 1 % des déplacements à Paris. En l'espace de deux ans, ce taux a été multiplié par cinq! Selon un sondage commandé par la mairie de la capitale, 89 % des Parisiens approuvent le plan vélo... Ce chiffre est étonnamment comparable à celui de 82 % des sondés de la Métropole! et cela ne veut pas dire non plus que 89 % des Parisiens se déplacent à vélo!

Représentant l'ADAV au sein de Conseil Communal de Concertation de la ville de Lille, Philippe Tostain s'efforce en vain depuis de nombreux mois d'être informé des efforts financiers consentis par les Lillois pour les différents modes de

déplacement. De guerre lasse, il a établi lui-même les estimations à partir des données dont il dispose : en prenant connaissance de ces chiffres, on pourra mesurer à quel point les cyclistes sont en droit d'exiger un vrai budget. On pourra s'interroger également sur le rapport, en terme d'efficacité entre les sommes colossales englouties par le Métro de Lille et la faible part modale qu'il représente.



<sup>4</sup> Les chauffards qui veulent des pistes cyclables... pour ne pas être importunés par les cyclistes justifient également la création d'aménagements cyclables, et ce pour notre sécurité

# Monsieur le Président

## Lettre à Monsieur André TACQUET, président de la Commission Equipement et Infrastructure du Conseil Communal de Concertation de Lille :

Monsieur le Président,

Comme je l'ai indiqué à plusieurs reprises lors des réunions de notre commission et notamment dans le cadre de l'avis à formuler sur le plan de déplacements urbains de la métropole lilloise, je souhaiterais que nous soient communiqués les budgets d'investissement et de fonctionnement dans le domaine des déplacements sur les cinq dernières années et les engagements programmés à l'avenir, correspondant aux compétences de la Ville et de la Communauté Urbaine. Concernant le budget C.U.D.L., il s'agit également de connaître la quote-part incombant aux ménages lillois.

On peut entendre par «domaine des déplacements» les dépenses correspondant aux transports collectifs et aux différents types de voiries. S'agissant de distinguer les efforts consentis par la collectivité pour les différents modes de déplacement, l'exercice devrait être décomposé entre quatre ou cinq catégories, soit

- transports collectifs (TC)
- voirie réservée aux automobiles (rocares, voirie interurbaine)
- voirie urbaine (dont parts pour les déplacements à pied et les déplacements à vélo)
- aménagements cyclables

Pour ma part, je me suis livré à une première approche grossière sur la foi de chiffres auxquels j'ai eu accès

budget C.U.D.L. en 1996 <sup>5</sup> .....	5 486 MF
T.C. ....	2853 MF
Voirie .....	494 MF

Soit pour une quote-part de la Ville de Lille correspondant au poids de population (16%), on pourrait estimer l'effort des Lillois comme suit :

T.C. ....	448 MF
Voirie .....	78 MF

D'autre part, d'après M. ROUGERIE<sup>5</sup>, adjoint à la circulation, le budget voirie de la Ville de Lille s'établirait à 13 MF, et celui des aménagements cyclables à

---

<sup>5</sup> La chronique de travaux publics et particuliers, 9 janvier 98, Communauté Urbaine de Lille - bonne santé financière, n°02, p 52 - (Probablement en fonctionnement et investissement NDLR)

0.5 MF. Faut-il les retrancher au budget voirie pour déterminer la part octroyée aux infrastructures lourdes (périphérique)? On obtiendrait le bilan suivant, pour Lille, à comparer aux modes de déplacements:

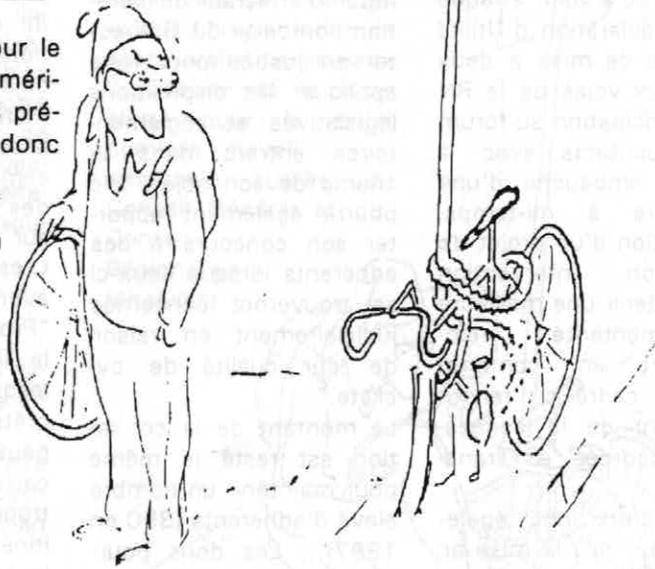
	En MF	Part budget	Part modale	
Transports Collectifs	448	85.2%	TC	8%
Voirie réservée aux automobiles	65	12.4%	VP	58%
Voirie urbaine	12.5	2.4%	Marche	30%
Aménagement cyclables	0.5	0.1%	Vélo	3%
	526			

Si l'on ne prend que les chiffres consacrés à la voirie, et en supposant que l'ensemble du budget consacré à la voirie urbaine le soit aux piétons, on obtient la répartition suivante

	MF	Part budget	Part modale %	
Voirie réservée aux automobiles	65	83%	VP	63
Voirie urbaine	12.5	16%	Marche	33
Aménagements cyclables	0.5	0.6%	Vélo	3
	78			

Ces chiffres sont pour le moins troublants et méritent à mon sens des précisions. J'en réitère donc la demande.

Pour l'ADAV  
Ph. Tostain



<sup>6</sup> en réponse à une question posée par M. Michel GILBERT, son homologue de Grenoble, au Congrès Vélocity de Barcelone, en septembre 1997

# Assemblée Générale 1998

## L'A.G du 31

### janvier en bref

(le rapport complet est disponible au local)

Elle fut marquée par la présence de Daniel Rougerie, de Paul Astier chargé des Plans de Déplacements Urbains<sup>7</sup> et de Monsieur Walline, chargé de la sécurité routière au Conseil Régional.

Le rapport moral a insisté sur les manifest'actions et a rappelé les temps forts de cette année : TGV, Broc'à vélo, attaque de la Déclaration d'Utilité Publique de mise à deux fois deux voies de la RN 41, participation au forum PDU, contacts avec la presse, embauche d'une secrétaire à mi-temps, élaboration d'un projet de vélocation, intervention pour obtenir une meilleure complémentarité vélo-transport en commun dans le cadre du renouvellement de la concession accordée à Transpole...

Des regrets ont également émergé : la mise en veilleuse de la vélo-école et le faible nombre des

cyclenades... mais on ne peut agir sur tous les fronts.

Un dossier « employe-jeune » pourrait être monté pour mettre en place une vraie vélo-école. Des dossiers de demande de subventions sont établis afin de pérenniser le poste d'Isabelle. Enfin, l'A.G extraordinaire a intégré dans les statuts la possibilité d'ester en justice. L'article 2 des statuts de l'ADAV est ainsi complété par le paragraphe suivant : "l'Association Droit Au Vélo pourra notamment, sur délibération conforme du C.A ester en justice pour faire appliquer les dispositions législatives et réglementaires entrant dans le champ de son objet. Elle pourra également apporter son concours à des adhérents lorsque ceux-ci se trouveront concernés judiciairement en raison de leur qualité de cycliste."

Le montant de la cotisation est resté le même pour maintenir un nombre élevé d'adhérents (350 en 1997)... Les dons pourront permettre d'augmenter la masse financière disponible.

Les finances, remarquablement tenues par Françoise Colin et Eric Guiot

ont fait état de 46 840 Francs de recettes et de 60 601 Francs de dépenses. Les recettes proviennent de 24 090 Francs de montant d'adhésions et de 6 910 Francs de dons. 34 086 Francs de dépenses proviennent de charges de personnel; les frais de photocopie intégrant l'édition de l'Heuro-vélo se montent à 6 874 Francs et les frais postaux à 7 305 Francs.

## Perspectives

Pour 1998, l'ADAV va poursuivre sa campagne de demande de subventions. La CUDL nous a déjà répondu... négativement. La Région nous laisse entrevoir un financement possible de 50 % des dépenses engagées sur des dossiers précis. C'est ainsi que nous avons monté un dossier "Provélo 98" regroupant la liste des actions sur lesquelles nous sommes prêts à nous investir. On peut citer: l'édition d'une carte cyclable de la métropole, l'élaboration d'un itinéraire Lille-Calais dans le cadre du projet Dynamobile, la réflexion sur la vélocation, l'édition d'un guide touristique régional pour cyclistes, l'édition d'un fascicule d'aménage-

<sup>7</sup> accompagné par M. SEHIER

ments cyclables destiné à promouvoir le vélo... Nous avons besoin de bonnes volontés pour mener à bien ces projets. Nous comptons également nous appuyer sur l'article 20 de la loi sur l'air pour attaquer devant le tribunal administratif les décisions d'aménagement qui n'intégreront pas le vélo.

## Débat avec les adhérents.

Ce débat avec nos adhérents, sur les enjeux et la stratégie de l'Association Droit Au Vélo, a été l'occasion de faire remonter plusieurs suggestions listées ci-après, relatives aux actions possibles pour favoriser notre cause, avec sources de financements envisageables et enfin aux aménagements cyclables souhaités par les usagers.

## Actions

Certaines des actions ci-après sont déjà mises en œuvre par l'ADAV.

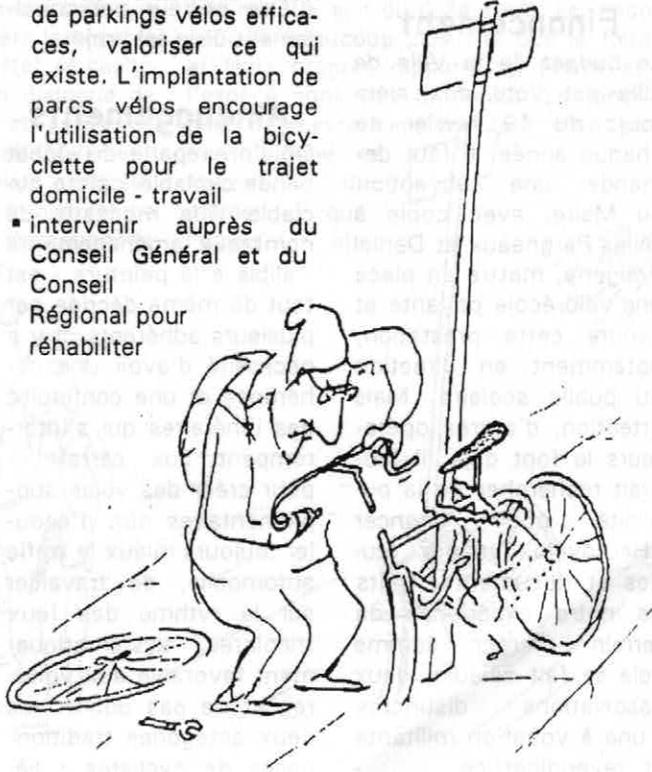
- agir en justice pour faire appliquer les dispositions légales édictées en faveur des cyclistes
- lutter contre le stationnement automobile sur les bandes cyclables, favorisé par la volonté politique du tout-

voiture ; communiquer sur la gêne réelle que représentent ces comportements jugés anodins

- proposer la création d'îlots municipaux à vélo, à l'instar de Ville-neuve d'Ascq
- démarcher le public de facteurs à vélo pour se faire connaître et cerner leurs difficultés pratiques et leurs attentes
- opération "éclairage" de prévention et sensibilisation orientée vers les scolaires
- communiquer auprès des employeurs pour favoriser la mise en place de parkings vélos efficaces, valoriser ce qui existe. L'implantation de parcs vélos encourage l'utilisation de la bicyclette pour le trajet domicile - travail
- intervenir auprès du Conseil Général et du Conseil Régional pour réhabiliter

efficacement les parcs vélos des collèges et lycées et en encourager la surveillance. Faire en sorte que leur emplacement dissuade le vol et le vandalisme

- intervenir auprès des commerçants pour leur suggérer l'implantation d'arceaux devant leur vitrine. En plus, cela peut éviter le phénomène de la voiture-bélier !
- intervention d'un adhérent de Ronchin auprès du magasin CAMIF - Collectivités qui propose à la vente d'anti-



ques râteliers pour parquer les vélos. Ce fournisseur s'est montré très intéressé par la définition d'un matériel de stationnement vélo efficace.

En conclusion, Jean Pierre VERHILLE propose aux adhérents de prendre en charge un dossier même modeste et de le mener jusqu'au bout. Il faut également communiquer sur ces dossiers afin qu'ils servent d'exemples, en faire un compte rendu dans l'Heurovélo et prendre des photos.

## Financement

Le budget de la Ville de Lille est voté aux alentours du 19 février de chaque année. Il faut demander une subvention au Maire, avec copie à Gilles Pargneaux et Daniel Rougerie, mettre en place une vélo-école payante et vendre cette prestation, notamment en direction du public scolaire. Mais attention, d'autres opérateurs le font déjà. Il faudrait rechercher de la publicité pour financer l'Heurovélo, vendre études et documents, fruits de notre expérience de terrain - créer, comme cela se fait ailleurs, deux associations distinctes - une à vocation militante et revendicatrice,

l'autre à vocation plus commerciale : vendre produits et accessoires - développer des services payants grâce au dispositif emploi-jeune - avoir un local plus grand et plus près de la gare, avec un service de location, petites réparations, gardiennage de vélos. La question a été posée de savoir pourquoi l'ADAV ne générerait pas un projet de location de vélos pour son propre compte. Les ressources financières et humaines de l'association, en l'état actuel, ne nous permettent pas d'être porteur personnellement d'un tel projet.

## Amenagements

Où l'on reparle du débat bande cyclable / piste cyclable : la modestie de nombreux aménagements - alibis à la peinture - est tout de même décriée par plusieurs adhérents. Il y a nécessité d'avoir une cohérence et une continuité des itinéraires qui s'interrompent aux carrefours pour créer des voies supplémentaires afin d'écouler toujours mieux le trafic automobile, de travailler sur le rythme des feux tricolores, systématiquement favorable aux voitures et ne pas oublier les deux catégories traditionnelles de cyclistes : liè-

vres et tortues. Enfin, lorsque des travaux affectent la continuité d'un itinéraire cyclable, mettre systématiquement en place des itinéraires de délestage.

## Eléments d'intervention des personnalités

M. Paul ASTIER (Vice-Président de la CUDL chargé du PDU) a exprimé la volonté ? de la CUDL de multiplier par 2 les déplacements en transport en commun d'une part, en vélo d'autre part à échéance de 5 ans;

Actuellement une répartition modale des transports dans la communauté s'établit à :

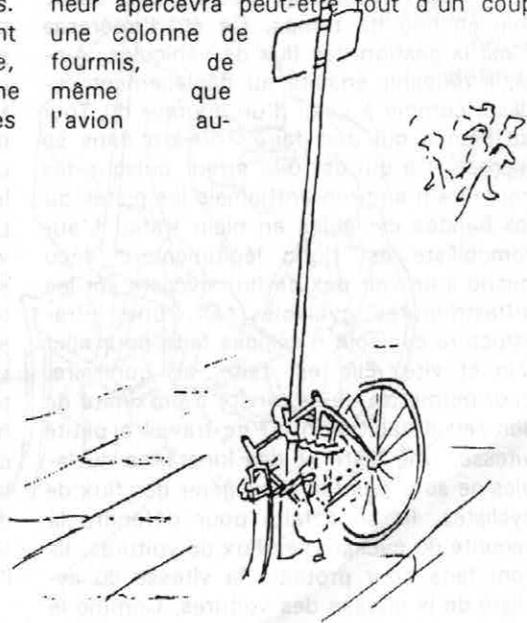
- 9 % T.C.;
- 58 % voitures
- 30 % à pieds
- 3 % à deux roues dont le vélo pour les 2/3.

C. Desfontaines,  
et J.P. Verhille.

# Pourquoi ne voit-on jamais personne sur les pistes cyclables ?

Voici un argument que le cycliste entend souvent: "à quoi bon construire des pistes cyclables puisque, lorsqu'on les côtoie en voiture, on n'y voit aucun cycliste?". Un homme politique racontait lors de l'Assemblée générale de l'ADAV le 31 janvier 1998: "il y a quelque temps, j'ai emprunté, près de Toulon, une voie rapide bordée d'une piste cyclable pendant 15 km - elle a dû coûter une fortune à la ville - mais je n'y ai vu aucun cycliste!" Bien sûr, il manque beaucoup de paramètres pour apprécier la justesse de cette affirmation qui, sans aucun doute, était de bonne foi: à quelle heure du jour était-ce? quel temps faisait-il? la piste est-elle bien connectée au reste des accès ou se termine-t-elle en cul de sac? etc.... Mais derrière la constatation "je n'ai vu aucun cycliste" se cache une méprise profonde, ou un dialogue de sourds entre automobilistes et cyclistes. Un automobiliste ne peut effectivement pas voir de cycliste sur une piste cyclable, pas plus qu'un marcheur de bonne foi ne peut pas voir les cochenilles, les araignées et les fourmis en traversant une pelouse, et pourtant il y en a! Car pendant combien de temps l'automobiliste a-t-il fait son observation? Roulant entre 110 et 130 km/h durant 15 km, il a côtoyé la piste cyclable pendant peut-être 8 à 9 minutes. Son observation n'a sans doute pas été continue: on peut supposer qu'il a aussi regardé la route et les

autres voitures devant lui ou dans son rétroviseur! Son observation attentive n'aura duré, dans le meilleur des cas, que 5 ou 6 minutes. C'est un temps très court pour fonder une juste appréciation. Une voiture par rapport à un cycliste est dans le même rapport qu'un cycliste par rapport à une fourmi, ou un avion par rapport à une voiture. Imaginons un avion survolant les 15 km de la route à 600 km/h. Il parcourt 15 km en 1,30 minute, et il n'est pas du tout improbable que le pilote ne verra aucune voiture sur la route durant son survol. Imaginons aussi un randonneur marchant à 4 km/h sur un chemin de campagne. Il ne verra pas la fourmi sous ses pas. Elle fait environ du 4 mètres à la minute, soit du 0,24 km/h. Le randonneur va beaucoup plus vite que la fourmi et leurs propres rapports au temps et à l'espace sont très différents. Le randonneur apercevra peut-être tout d'un coup une colonne de fourmis, de même que l'avion au-



dessus de l'autoroute le 31 juillet verra une file de voitures, comme, autre exemple, l'entraîneur cycliste du Tour de France en voiture verra le peloton s'étirer sur la route. Mais le spectateur du Tour assis sur le bord de la route en juillet que voit-il ? Pendant 3 secondes il voit passer l'avion, pendant 30 secondes il voit passer les voitures de la caravane publicitaire, pendant 1 ou 2 minutes il voit arriver et passer les coureurs (tant mieux pour lui s'il y a une échappée, et que la route est étroite obligeant le peloton à s'allonger). Le reste du temps au bord de la route, il a tout loisir pendant les deux ou trois heures de son attente, à regarder passer les 2 ou 3 fourmis attirées par son casse-croûte dans l'herbe. Conclusion, quand un automobiliste dit: "on ne voit personne sur les pistes cyclables", son regard et son jugement sont ceux d'un automobiliste dans une voiture en mouvement. Il voit ce qu'il est lui-même: le maillon d'un flux de véhicules. Sa logique implicite est de parvenir à gérer son temps et son déplacement spatial dans le flux de véhicules qui veulent aller assez loin en peu de temps. Ce qui l'intéresse c'est la gestion des flux de véhicules. Ainsi, il réfléchit ensuite au déplacement cycliste comme à celui d'un coureur du Tour de France qui doit faire 300 km dans sa journée. Ce qui est une erreur puisque les coureurs n'empruntent jamais les pistes ou les bandes cyclables en plein trafic! L'automobiliste est donc légitimement déçu quand il ne voit pas de flux cycliste sur les infrastructures cyclables. Or, une infrastructure cyclable n'est pas faite pour aller loin et vite. Elle est faite, au contraire, pour permettre de se rendre à proximité de son lieu d'habitation ou de travail à petite vitesse. Une piste et des itinéraires cyclables ne sont pas fait pour gérer des flux de cyclistes. Ils sont faits pour défendre la sécurité du cycliste des flux de voitures. Ils sont faits pour protéger la vitesse du cycliste de la vitesse des voitures. Comme le montre P. Viriho (par exemple dans son li-

vre Cybermonde<sup>7</sup> la politique du pire, ed. Textuel, 1996, p. 17) la vitesse est le pouvoir même. Les infrastructures cyclables sont alors une manière de faire cohabiter le pouvoir de la voiture et celui du cycliste, sans que le pouvoir de la première menace celui du second. Le pouvoir du cycliste menace rarement celui de la voiture, sauf lors des manifs de l'ADAV en plein Lille... ou durant le Tour de France. En démocratie, il faudra donc favoriser le pouvoir menacé du cycliste pour rétablir une certaine égalité des chances. C'est tout le problème de la politique de la ville qui est ici en jeu. La ville est-elle une fluidité du trafic, ou un espace public ? Un nœud d'étranglement des accès routiers, ou un lieu de proximité ? Un lieu de transit ininterrompu, ou un lieu de résidence, de commerce et de convivialité? L'alternative ne peut jamais être totalement tranchée, mais à trop favoriser la première branche de l'alternative on se prive des moyens de satisfaire la seconde. La France pâtit aujourd'hui de la politique urbaine haussmannienne qui, au XIXe siècle, dégagea au centre des grandes villes, de larges artères permettant entre autre à la cavalerie de charger sur les manifestants et les émeutes. Depuis, les colonnes de chevaux-moteurs se sont engouffrées à la suite des chevaux militaires, et continuent à charger les piétons et les cyclistes. Notre homme politique du début parlait aussi du vélo en ville en terme de "reconquête" de la voirie sur la prééminence de la voiture, et de partage de l'espace urbain. Je préfère lui abandonner le langage agressif de la "reconquête" et reprendre celui de la cohabitation pacifique. On peut espérer que notre homme politique sera un véritable démocrate cherchant une redistribution équitable du pouvoir de la vitesse. La ville de demain a peut-être besoin de redonner toute sa place à la vitesse des hommes à l'encontre de celle des moteurs.

Christophe Boureux

# Lille Métropole : le chaud et le froid.

Lors de l'A.G. de l'ADAV, Monsieur Paul Astier avait déclaré : « Nous avons besoin de vous »... et deux mois plus tard le bureau de la communauté urbaine nous a refusé une subvention de fonctionnement.

La CUDL nous invite à participer au forum, prend bonne note de notre souhait de voir rendre à la bicyclette la place qu'elle mérite... et refuse pourtant de retirer des délibérations de février 1998 des projet d'aménagements urbains n'intégrant pas le vélo. Pour être juste, Messieurs Paul Astier et Michel-Antoine Callens ont soutenu notre demande, mais Messieurs Pierre Mauroy et Dhinnin, Maire de La Madeleine s'y s'ont opposés et ont fini par l'emporter.

## Au nom de la loi (sur l'air)

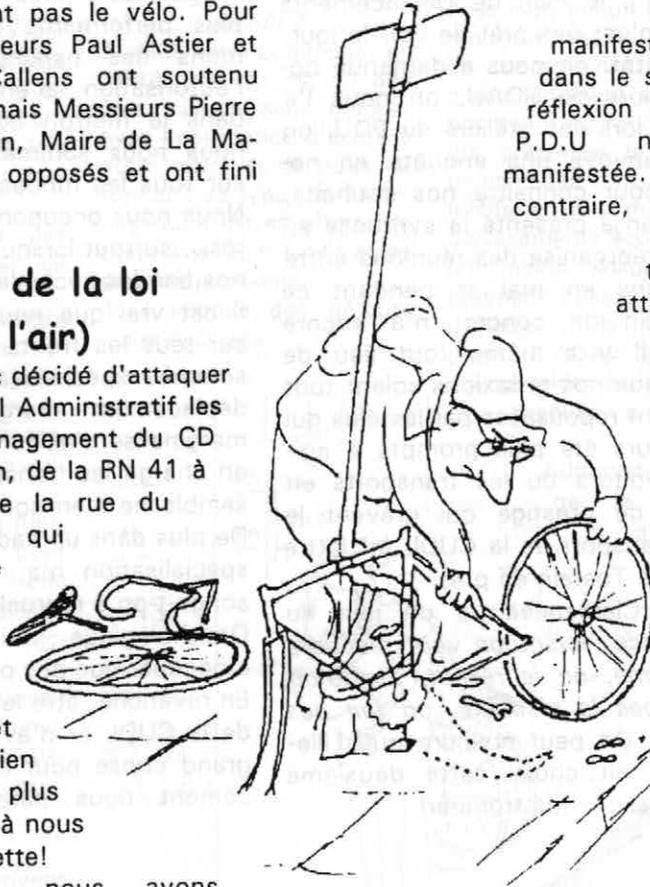
Nous avons donc décidé d'attaquer devant le Tribunal Administratif les projets de réaménagement du CD 941 à Haubourdin, de la RN 41 à La Bassée et de la rue du Ballon à Lille... qui mène à l'hôtel de Communauté.

Non seulement il reste impossible de garer son vélo à cet endroit... mais rien n'est fait non plus pour nous inciter à nous y rendre à bicyclette!

A Haubourdin, nous avons

organisé notre manifest'action de mars et avons demandé un sursis à exécution pour accélérer la procédure juridique. L'aménagement proposé par les services de la CUDL visait à supprimer deux voies sur cet axe... et il n'était pas même envisagé de créer des bandes cyclables mais un terre-plein central de 3 mètres de large! Nous avons bien reçu après ces actions de vagues promesses de vagues bandes cyclables étroites et peu sûres,

mais aucune volonté manifeste d'aller dans le sens de la réflexion du forum P.D.U ne s'est manifestée. Au contraire, les services techniques attendent le projet définitif de P.D.U avant



d'œuvrer pour le vélo.

Il est amusant de consulter les délibérations soumises au Conseil de communauté d'avril: dans les aménagements de voirie proposés, la problématique cyclable est systématiquement traitée mais la plupart du temps par une formule type "vue la configuration de la voirie il n'a pas été possible de prévoir d'aménagement cyclable..."

### **Le P.D.U : Un bon plan ?**

Comme on nous promène de réunion en réunion, le Plan de Déplacements Urbains. n'est pas prêt de voir le jour. Jugez plutôt: on nous a demandé notre avis lors du SDAU, on nous l'a demandé lors des ateliers du PDU, on nous a envoyé une enquête en novembre pour connaître nos souhaits, on nous en a présenté la synthèse en avril, on réorganise des réunions entre associations en mai et pendant ce temps rien de concret n'a encore émergé. Il y a même tout lieu de craindre que nos réflexions soient tout simplement repoussées par les élus qui ont toujours été plus prompts à agir pour la voiture ou les transports en commun de prestige qui grèvent le budget transport de la CUDL (cf lettre de Philippe Tostain en p.4).

Georges Clemenceau a un jour eu cette phrase "*lorsqu'on veut résoudre un problème, on le résout, lorsqu'on ne veut pas le résoudre, on fait des réunions*". On peut craindre que Lille-Métropole ait choisi cette deuxième voie... Puissé-je me tromper!

## **En marge des réunions du P.D.U**

Monsieur Sehier, lors du Congrès des Villes Cyclables, a reproché aux associations de cyclistes de ne s'occuper que des cyclistes. D'abord ceci est partiellement faux: l'attaque de la DUP de mise à deux fois deux voies de la RN 41 a été engagée par l'ADAV pour les piétons et les cyclistes; promoteurs et utilisateurs des transports en commun, nous visons à les rendre plus performants quand nous réclamons des parkings pour vélo ou l'autorisation d'emmener son vélo dans le métro.. Lors du forum PDU nous nous sommes enfin prononcés sur tous les modes de déplacements. Nous nous occupons même des voitures... surtout lorsqu'elles se garent sur nos bandes cyclables!

Il est vrai que nous ne sommes pas sur tous les fronts et que nous nous sommes spécialisés sur un mode de déplacement marginalisé. Tellement marginalisé d'ailleurs que ceux qui ont en charge les transports dans leur ensemble ne s'en soucient pas souvent. De plus dans un cadre associatif, cette spécialisation n'a rien de choquant: songe-t-on à reprocher au Groupement Ornithologique du Nord de ne s'occuper que des oiseaux?

En revanche, être le « Monsieur Vélo » de la CUDL et n'avoir pas encore fait grand chose pour ce mode de déplacement nous paraît plus gênant...

# Les brèves de Jean Dewavrin

## Jugement

Sans faire de procès, la voiture c'est la collaboration à la pollution et à l'encombrement des rues. Alors prenez votre vélo et entrez dans la résistance.

## Feu!

Les feux tricolores, pourquoi les respecter ?

- pour éviter les contraventions ... certains adhérents peuvent témoigner - pour montrer l'exemple aux enfants - parce que les lois sont des garde-fous contre tous les excès.

Pourquoi ne sont-ils pas toujours respectés par les cyclistes ?

- en recherche d'équilibre au démarrage, certains cyclistes anticipent légèrement le passage du feu au vert pour éviter tout accrochage avec le véhicule voisin

- dans bon nombre de rues, les feux sont réglés pour assurer la fluidité du trafic motorisé. Les cyclistes rencontrent alors une majorité de feux rouges.

Moralité : plus le citoyen est respectueux de l'environnement, plus il est pénalisé.

## Blague

Deux personnes arrivent sur leur lieu de travail : l'une en voiture, l'autre à

vélo. L'automobiliste: « Bonjour » Le cycliste: « Bonjour » L'automobiliste: « Tu viens à vélo maintenant ! Ta voiture est en panne? » Le cycliste : « Non, c'est mon cerveau qui fonctionne. »

## Ouvrez les yeux:

*Sens interdit =  
aménagement désormais  
interdit ?*

Si dans votre commune, en 1998, une rue est ou doit être mise à sens unique, ayez l'obligeance d'écrire à votre maire et de nous informer : ce type de réaménagement est en effet contraire à la loi sur l'air et ce pour deux raisons :

1. il impose des détours aux cyclistes

2. les véhicules motorisés, ayant l'assurance qu'aucun véhicule ne peut arriver en face, roulent plus vite (deux véhicules qui se croisent ralentissent si la largeur des voies est restreinte), il en résulte une augmentation du danger pour les usagers vulnérables : cyclistes, rollers et piétons.

A ce jour, aucun technicien n'a réfuté ces faits.

En conséquence, ce genre d'aménagement est en opposition avec la loi sur l'air qui préconise le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économiques et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pieds. L'ADAV peut ainsi

vous aider à déposer un recours auprès du

Tribunal Administratif lors de la création d'un sens unique qui ne serait pas limité aux voitures.



# Le Vélo pliant, c'est géant.

Tous les jours, un petit millier de personnes quitte la région lilloise et va travailler à Paris : 3 à 4 heures de transport par jour. Tous accumulent fatigue et stress. Tous sauf moi car j'ai mon petit vélo pliant. Je quitte La Madeleine à vélo ; arrivé à la gare : en moins de 30 secondes, il est plié, housé, pas plus grand qu'une valise et je monte dans le TGV. A Paris, à vélo, ça va très vite (30 mn relax entre la Gare du Nord et Porte Dauphine) et ce n'est pas dangereux à condition de respecter certaines règles qui ne sont pas forcément celles du Code de la Route :

1. être très visible
2. au feu, partir juste avant les voitures quitte à démarrer un peu avant l'arrivée du feu vert
3. rouler dans les couloirs de bus et pas à côté. Jamais je n'ai été klaxonné par un bus car ils savent bien que, au premier feu ou arrêt, on les gagne de vitesse.
4. rouler au moins à 60 cm des voitures en

stationnement, tant pis pour ceux qui sont derrière mais le nombre de portières qui s'ouvrent est impressionnant

5. rouler en se disant que l'automobiliste, qui comme chacun sait est borné, ne vous voit pas

6. ne jamais rouler sur les trottoirs, les piétons ne nous entendent pas

7. faire très attention aux motos, elles sont très dangereuses car vous doublent à droite.

Le transport n'est ainsi plus une contrainte mais presque un plaisir : 1h15 de promenade-sport à vélo et 2h de TGV qui du coup me sont devenues agréables.

Et puis un vélo pliant, c'est géant. Pas plus grand qu'une valise moyenne, je le mets dans le train, dans le placard de mon bureau, le confie aux standardistes de mes clients parisiens. Il se met à pleuvoir : hop ! je termine en métro. Les avantages du vélo, c'en est plein les pages de l'Heurovélo mais avec un vélo pliant, il y a plus : c'est la liberté totale (enfin presque).

Pas besoin de garage, ni de cadenas, ni de local à vélo. Pas besoin non plus de billet payant pour la SNCF, d'autorisation. Plus de selle ou de roue volée C'est parfait pour les transports combinés. Moi aujourd'hui les grèves de la RATP me laissent indifférent. Un problème : son prix. Il faut mettre 4000 F pour avoir un vélo d'excellente qualité mécanique et très solide comme seuls les Anglais savent faire. C'est très cher mais la liberté a un prix et pour moi c'était presque une question de survie. La bonne humeur, ça vaut bien 4000 F !

Olivier Gruget.

# AG de la FUBICY des 7 et 8 mars 98.

## Coulisses et coups de projecteurs.

Il y a un an, lorsque nous savions que l'A.G de la Fubicy se tiendrait à Lille, nous espérions que nombre de dossiers en souffrance seraient réglés pour cette date, qu'une location de vélos serait opérationnelle, que les responsables politiques de la région s'empresseraient de nous couvrir de promesses ou de nous honorer de leur présence...

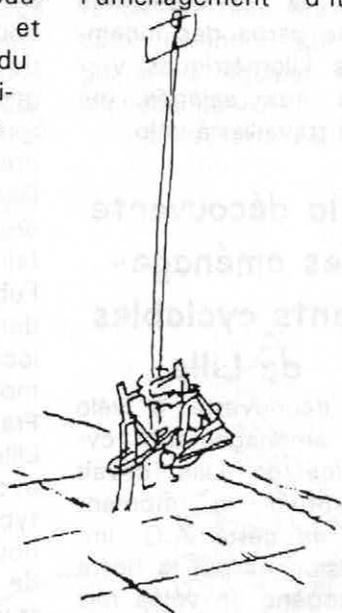
### Des élus (parfois) peu zélés...

En réalité, ni Pierre Mauroy ni Martine Aubry, ni le Président du Conseil Général ni même son Vice.-Président (empêché) ne se sont déplacés. Daniel Rougerie, adjoint lillois à la circulation nous a gratifiés d'un discours d'une

vingtaine de minutes centré sur une politique globale d'aménagement de la ville au cours duquel le mot "vélo" ne fut prononcé que dans les dernières minutes...

A l'autre bout de l'A.G, Marie-Christine Blandin est venue prononcer son dernier discours de Présidente de Région, discours nettement plus percutant. Elle a fustigé la lenteur des élus lillois qui se réfugient derrière la lourdeur des procédures d'appel d'offres et l'attitude de la DDE du Nord qui refuse de traiter les coupures qu'engendrera la

mise à deux fois deux voies de la RN 41. Elle a mis en avant l'autorisation d'emmener les vélos dans les trains régionaux, la commande de rames facilitant ce service, le réaménagement des gares incluant la création de parkings pour vélos, les subventions destinées à installer des parkings à vélos dans les immeubles (nous l'ignorons!) ainsi que le souhait d'aider à l'aménagement d'itiné-



raires cyclables à la périphérie des lycées et de parkings sûrs à l'intérieur.

Entre les élus, Jacques Dekoster du GRACQ (Groupement de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) doté d'un bon sens de l'humour et d'un savoureux accent belge est venu élargir notre horizon. Il veut promouvoir une boucle eurorégionale dès cet été qu'il inaugurerait dans le cadre du projet "Dynamobile" auquel vous êtes conviés (cf article page 20). Son association a en outre obtenu la défiscalisation d'une partie des indemnités kilométriques versées aux salariés qui vont travailler à vélo.

## **A la découverte des aménagements cyclables de Lille**

La découverte à vélo des aménagements cyclables de Lille devait constituer le moment fort de cette A.G. Impressionnés par la flotte homogène de vélos mis à la disposition des congressistes de La Rochelle l'an dernier, Chris-

tian Destontaines et Eric Guiot avaient conçu un projet de location de vélos géré par l'office de Tourisme de Lille pendant les trois mois d'été et loués aux étudiants le reste de l'année. Ce projet qui aurait pu être inauguré en fanfare lors de cette A.G nous paraissait d'autant plus pertinent qu'il correspondait à une demande forte émanant notamment de touristes anglais, belges et hollandais. L'office de Tourisme avait même trouvé le lieu de stockage nécessaire. Mais jugeant ce projet trop peu ambitieux (!) - c'est le point de vue de Gilles Pargneaux, adjoint à l'environnement- ou pas assez précis - c'est celui de Daniel Rougerie- la ville de Lille a préféré ne rien faire. Pour balader les Fubicystes, nous avons donc soumis un devis de location de 30 vélos moyennant 3200 Francs, mais la ville de Lille prétendait ne pas avoir de crédit pour ce type d'opération Elle nous suggéra sans rire de demander aux constructeurs régionaux de nous prêter des vélos neufs. A défaut, elle

proposait tout aussi sérieusement de mettre à notre disposition une trentaine de vélos qui avaient servis naguère lorsque le Tour de France s'était arrêté à Lille. Stockés à Phalempin avec un transport à notre charge, dans un état mystérieux, non réglementaires, équipés de fixations aux pédales ils ne pouvaient manifestement pas faire l'affaire. Membre du Club des villes cyclables, Lille n'a eu que ces solutions à proposer pour l'organisation d'une A.G nationale... quand on pense qu'elle s'était portée candidate pour accueillir les JO de 2004 on frémit à ce qui aurait pu se passer si elle avait été choisie !

De guerre lasse, nous avons failli organiser cette découverte à pied, mais l'opiniâtreté de Jean Dewavrin, la bienveillance de la SNCF et le niveau d'équipement des congressistes ont permis de résoudre le problème: Jean a collecté des vélos chez les adhérents, la SNCF - Grandes Lignes a exceptionnellement autorisé le transport des vélos dans les trains et plusieurs

membres de l'AG avaient emmené leur vélo pliant. Le défilé hétéroclite des mini-vélos, VTT flambant neufs, vieux biclous, vélos pliants ou vélos de ville avait un côté "carnaval de Dunkerque" ma foi fort sympathique. Je ne puis malheureusement vous en dire plus sur la balade: j'ai crevé au bout de 500 mètres en roulant sur du verre qui jonchait une bande cyclable mal entretenue.

Depuis, la ville de Lille a tenté de se faire pardonner en nous suggérant de demander une subvention globale pour cette A.G. Nous nous en réjouissons et espérons que la somme de 5000 Francs que nous avons sollicitée nous sera bien accordée. Daniel Rougerie a par ailleurs déclaré qu'il préférerait avoir face à lui une ADAV qui n'hésitait pas à dire ce qu'elle pensait plutôt qu'une association un peu molle. Nous nous réjouissons donc de ce que la formule "Vous êtes avec nous ou contre nous" ait vécu.

### Riches heures.

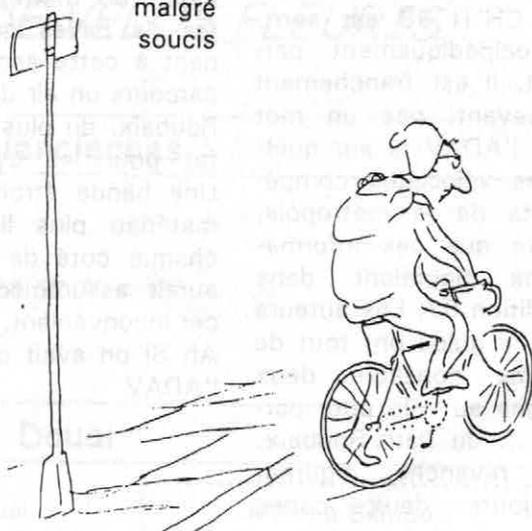
La richesse des rencontres, au hasard d'une

tablee au Hocheport", d'un café à la Maison de la Nature et de l'Environnement est ce que je retiendrai de cette A.G. Outre le plaisir de mettre un visage sur les noms que l'on découvre au hasard de Vélocité, on est ravi de voir ses neurones stimulés pour des années par ce qui se passe ailleurs. On apprend ainsi qu'Oscar a décroché un emploi-jeune sur un projet d'éducation à l'écologie urbaine intégrant le vélo ou que Serge Ascensio, directeur du CADR autofinance son poste grâce à des études commandées par des institutions alsaciennes... qui n'hésitent pas ensuite à passer à l'action.

Bref, les malgré les soucis

d'organisation, organiser une A.G de la Fubicy nous a apporté une bonne bouffée d'oxygène et des projets pour mille ans tandis que les congressistes ont découvert une association et ses particularités. Nous n'étions pas peu fiers de l'écarteur de danger inventé par Jean Dewavrin et honoré par FR3 ce soir-là. Nous regrettons juste d'avoir oublié de profiter de la présence de monsieur Caudron - Président des constructeurs de cycles et équipementiers- pour tenter de faire breveter cette invention qui gagnerait à équiper tous les vélos de ville.

Jean-Pierre Verhille.



# Les brèves de Christian Desfontaines.

## Stupeur.

Echange de propos sur-réalistes mais réels, entre une cycliste et l'équipage d'une voiture de la Police Nationale: - "Alors ma petite dame, on se promène? - Non monsieur, je rentre de mon travail.". Silence et stupéfaction des gradés, qui s'attendaient à tout sauf à pareille réponse. Ainsi donc, on peut utiliser un vélo autrement que pour la promenade dominicale? Il faudra en parler aux chefs...

## Petite reine et grandes écoles

Le CH'TI 98 est sorti. Vélocipédiquement parlant, il est franchement décevant: pas un mot sur l'ADAV ni sur quelques vélocistes compétents de la métropole, alors que ces informations figuraient dans l'édition 97. Les auteurs de ce guide ont tout de même consacré deux pages au vélo pour parler ... du Paris-Roubaix. En revanche, figurent toujours deux pages

nommées "Tout pour la voiture": réparations, services, stationnement...

Etudiants des Grandes Ecoles, ouvrez donc les yeux! Les parcs vélo de la Catho sont pleins à craquer...

## Merci

### M. le maire

La ville de Lille travaille contre les usagers de la bicyclette. Ainsi la rue Léon Gambetta vient d'être refaite devant les halles du marché de Wazemmes; si le progrès esthétique est incontestable, en revanche on y trouve maintenant 100 mètres linéaires de pavés qui donnent à cette section de parcours un air de Paris-Roubaix, du plus bel effet pour les cyclistes. Une bande étroite d'un matériau plus lisse de chaque côté de la rue, aurait assurément évité cet inconvénient.

Ah Si on avait consulté l'ADAV

## Débat élus - adhérents

Daniel ROUGERIE (élu) - Jean DEWAVRIN (adhérent)

### ACTE 1 - Scène 1

**JD** : Interrompre les bandes cyclables 20 mètres avant une intersection prouve que la fluidité du trafic automobile est plus importante que la sécurité du cycliste.

**DR** : les tourne-à-gauche permettent la descente des rues latérales tout en évitant que les voitures qui vont tout droit attendent derrière celles qui tournent à gauche

**JD**, (*levant les bras au ciel constatant que l'attachement de M. Rougerie au principe de la fluidité du trafic est plus important que celui de la la sécurité des cyclistes*) Croyez-vous enfin qu'en favorisant la fluidité du trafic automobile vous allez inciter les citadins à faire du vélo?

**DR** : Oui.

*Rideau.*

Le Dimanche 7 juin 1998.  
Journée Européenne du vélo.

---

A Lille :

**la Très Grande Vélofête de l'ADAV**

En collaboration cette année avec l'association  
«Jean Baptiste Lebas & alentours»

**Rendez-vous à 13h30  
au boulevard JB LEBAS, Lille**

Au programme :

- De 14h à 16h :  
Une balade en ville (et à vélo), en passant par le square Foch
- De 16h à 18h :  
Animations sur le Boulevard JB LEBAS, et

**CONCOURS DE VELOS FLEURIS**

---

A Valenciennes :

**Les Vélociennes**

Randonnée, Bicross...

Contacteur : M. DELOËIL au 03-27-24-52-70

---

A Douai :

Une balade à vélo avec l'ADAV Douai  
Contacteur M. AVENEZ au 03 27 57 40 17

19

Merci à Sempé,  
pour ses dessins  
« Par avion »,  
édition Folio 1989



# 1998

Organisée par nos amis du GRACQ de Bruxelles, un périple de 9 jours dans notre Eurorégion.

Si vous êtes tentés, un dépliant plus détaillé est disponible au local.

**Dynamobile** privilégie une démarche européenne et familiale pour:

- l'environnement: qualité de l'air
  - la mobilité: trajets autonomes et non polluants
  - le mode de vie: convivialité
- une action avec des citoyens conscients vers d'autres citoyens. C'est un forum d'expression, d'animations et d'échange d'idées.

#### Conditions de participation:

**Dynamobile** accueille benjamins, juniors et seniors. Malgré la grande solidarité du groupe, les enfants roulent sous la responsabilité de leurs parents. Ils seront accompagnés d'au moins un parent ou d'un tuteur indiqué, par les parents, dans un écrit donnant décharge de responsabilité aux organisateurs.

- Non autonome, sur un siège, en remorque ou tandem
- Autonome, de 10 ans minimum, il roulera bien à vélo

#### Condition physique.

Se claquer lors de la première matinée peut évidemment être évité par une remise en forme personnelle et familiale lors des week-ends précédant le périple.

#### Etat d'esprit.

Chacun parlera sa langue, s'efforcera de connaître - au moins - les rudiments des langues des pays traversés et des autres participants et se comportera avec un esprit ouvert et multiculturel.

## 9 JOURS A VELO pour convaincre

- par l'exemple des participants de tous âges et origines,
- par nos contacts avec la population, les associations, les autorités, les médias,
- que le vélo est bon pour la santé individuelle et collective (meilleure qualité de l'air, plus d'exercices simples, moins de stress;
- que le vélo doit avoir la place qu'il mérite dans la circulation au quotidien, grâce à une politique volontariste, que nous devons initier et encourager;
- que le vélo est un moyen simple, intelligent et incontournable, pour se déplacer au quotidien, de façon autonome, pour l'adulte comme pour l'enfant.

#### Du 18 au 26 juillet 1998

- le 18 Bruxelles-Brussel \* Pajottenland \* Collines du Haininien
- le 19 Frasnes \* Tournai \* Lille
- le 20 Lille \* Saille-sur-la-Lys \* Saint-Orner
- le 21 Saint-Orner \* Watten \* Calais
- le 22 Calais \* Dover \* Canterbury
- le 23 Canterbury \* Dover \* Oostende \* Brugge
- le 24 Brugge \* Aalter \* Gent
- le 25 Gent \* Sint-Niklaas \* Antwerpen
- le 26 Antwerpen \* Mechelen \* Bruxelles-Brussel

Manifest' action  
**Pour la première fois**



**l'ADAV  
vous invite  
à participer à une  
MANIFEST'ACTION**

**Néospatiale**

**Matériel fourni par l'ADAV.  
Départ prévu le 23 mai 98 après midi  
Compte tenu du caractère exceptionnel,  
l'ADAV garantit un « encadrement privilégié »  
aux 40 premiers arrivés.**

**Pour en savoir plus  
APPELEZ VITE AU 03 20 86 17 25**

## Dons ou subventions?.. Telle est la Question.

Ce n'est pas facile de demander de l'argent. L'an dernier, dans l'Heurovélo hors-série, nous avons laissé un adhérent le faire. Cette suggestion nous avait permis de récolter 6910 Francs. Un grand merci à tous ceux qui avaient répondu à cet appel. Cette année nous pensions compter sur le versement de subventions par les institutions, mais cette solution est très aléatoire. La CUDL nous a déjà répondu négativement... le combat - notamment juridique - que nous menons contre cette institution n'y est peut-être pas étranger. Mais devons-nous nous institutionnaliser, renoncer à notre liberté de parole et de ton, pour d'hypothétiques subventions?

Avec le Conseil Régional, la partie est loin d'être gagnée: cette institution ne finance que 50 % des projets. Cela signifie que si nous ne trouvons pas d'autres partenaires, les subventions peuvent nous coûter plus cher que ce qu'elles sont susceptibles de rapporter. En outre nous gardons un mauvais souvenir de la subvention "vélo-école"

qui nous avait été promise et versée tardivement et amputée d'une bonne partie de ce sur quoi on comptait.

Le dossier auprès du Conseil Général concerne le simple fonctionnement.. mais risque de mettre plusieurs mois avant d'être traité.

Inutile de dire que l'emploi d'Isabelle, secrétaire à mi-temps depuis le début de l'année 1997 est compromis. Nous ne bénéficions plus d'aides de l'Etat sur ce poste et son contrat n'a pu être renouvelé que jusqu'à la fin du mois de juin. Sans doute pourrions-nous bénéficier d'un emploi - jeune qui nous coûterait beaucoup moins cher... mais humainement et socialement, cela ne nous satisfait pas.

En attendant que la situation se décante, pour garder notre liberté et notre secrétaire reste la solution des dons - même modestes - accordés par nos adhérents. A toutes fins utiles, nous rappelons qu'un reçu est systématiquement envoyé et que ces dons sont déductibles à hauteur de 40%...

---

### Petite annonce.

Vous avez des reproches à faire à votre Vélo et/ou vous avez de bonnes idées en vue de son amélioration? Le Chef de Produit "vélo urbain" d'une célèbre chaîne de magasins recherche 3 à 6 personnes motivées pour former un groupe de travail qui se réunirait a priori une fois par mois au maximum. Le reste du temps, vous pourrez tester du matériel neuf (vélo, vêtement, antivols, etc...) Pour plus de renseignements : Benjamin ROUSSE Tél. : 03 20 19 84 18.

# Un nouveau contresens à Lille.

La rue Jean Bart (entre la place Philippe Lebon et la rue de Bruxelles), en sens unique Sud Nord, vient d'être autorisée à contresens pour les vélos, avec marquage et signalisations appropriés. Ce nouvel équipement permet de se rendre de la rue Solférino à la M.E.P. (parking à vélo) et au bd JB Lebas par un axe direct et tranquille.

Espérons que ce nouveau concept, déjà éprouvé dans d'autres villes, sera rapidement suivi d'autres contresens.

Au fait, ai-je déjà envoyé  
ma cotisation 1998 ?  
Non ?  
Alors je le fais maintenant !

## 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 : .....

Date de naissance (facultatif) : .....

(Règlement par chèque à l'ordre de l'ADAV ou paiement en espèces)

23, Rue Gosselet - 59000 LILLE.

# 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 20-21, 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

Déchiffrer les chiffres .....	2
Monsieur le Président.....	4
Assemblée Générale 1998.....	6
Pourquoi ne voit-on jamais personne sur les pistes cyclables ? .....	9
Lille Métropole : le chaud et le froid. ....	11
Les brèves de Jean Dewavrin	13
Le Vélo pliant, c'est géant....	14
AG de la FUBICY des 7 et 8 mars 98. Coulisses et coups de projecteurs. ....	15
Les brèves de Christian Desfontaines. ....	18
Le Dimanche 7 juin 1998. Journée Européenne du vélo.	19
Manifest'action .....	21
Dons ou subventions?.. Telle est la Question.....	22
Un nouveau contresens à Lille. .....	23

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

