

Le journal

dérailleur

L'heuro VELO

Numéro 22
Automne 1998

22 septembre: prêt de vélos
gratuit... Voir page 12

ENCORE UNE VOITURE
SUR UNE BANDE CYCLABLE



L'Heure du vélo a sonné¹

Nous avons coutume de défendre le vélo comme moyen de transport en disant qu'il convient parfaitement lorsqu'on se déplace seul, sans problème physique, sur de courtes distances et sans lourde charge à transporter.

Malgré leur nombre, ces contraintes rendent le vélo opérationnel dans bien des cas: dans la CUDL neuf déplacements sur dix sont inférieurs à dix kilomètres et très souvent les automobilistes voyagent seuls.

Pourtant, la Dynamobile 98 a montré que le vélo pouvait fort bien se jouer _ des contraintes précitées. Moyennant l'utilisation d'un tandem, d'un demi-vélo attaché par un timon au vélo d'un parent, d'un kit de fixation qui relie la fourche du vélo de l'enfant au vélo de l'adulte ou d'une remorque, aucun obstacle ne s'oppose au transport des enfants en toute sécurité. Patrick, Eurocrate allemand pédalait malgré une jambe artificielle; Danièle handicapée par la polio ne pouvait faire que quelques pas à pied mais vivait le bonheur de se déplacer en gardant le contact avec la nature grâce à un tandem dont l'une - des pédales arrière restait fixe; nous portions tous entre quinze et trente kilos de bagages et parcourions habituellement soixante-dix kilomètres par jour. Nous avons même le temps de visiter les villes ou sites traversés et de finir parfois la soirée dans un café-pub-estaminet tout en étant aidé par une agréable fatigue à faire fi de l'inconfort des salles de sport. La doyenne et le doyen de l'expédition respectivement âgés de soixante-dix et soixante-treize ans n'eurent d'ailleurs aucun mal à suivre. Moins sûre de ses forces, Josette qui devait transporter un enfant avait fait l'acquisition d'un vélo électrique qui lui accordait une aide précieuse dans les montées. La relative lenteur du vélo donnait le temps d'admirer les paysages et dans l'absolu si l'on pose l'équation moyenne suivante: nombre de kilomètres parcourus chaque année (15 000) divisé par temps passé à travailler pour payer les 40 000 Francs que coûtent une voiture et son entretien (400 heures) + le temps passé dans les déplacements automobiles (200 heures Si l'on roule à 80 Km/h), on en arrive à une vitesse moyenne pour l'automobiliste de vingt-cinq kilomètres/heures... ce qui rend toujours le vélo compétitif.

La bicyclette peut donc satisfaire la quasi totalité des besoins de déplacement pour peu que l'on veuille se donner le moyen de s'équiper. Cela concerne les usagers, nous l'avons vu, qui doivent parfois faire l'effort de se faire fabriquer sur mesure ou de dénicher tel ou tel matériel importé et trop peu diffusé... (même si l'effort financier sera toujours inférieur aux 40 000 Francs dépensés en moyenne chaque an-

¹ Thème d'une manifest' action du GRACQ sur fond de concert de sonnettes

née par l'automobiliste) mais cela concerne au premier chef les pouvoirs publics qui se doivent de promouvoir cette démarche.

Malheureusement, la SNCF "grandes lignes" refuse d'accepter les vélos dans les trains et a obligé une participante à venir en voiture. Trouvant dangereuse l'insertion des cyclistes dans le trafic automobile... la CUDL hésite sur son projet d'aménager une piste cyclable à Haubourdin pour éviter cette insertion en fin de piste; globalement rien n'est fait pour que nous puissions laisser nos jeunes enfants se rendre à l'école à vélo en toute sécurité Et Si, comme on le leur reproche parfois, des cyclistes roulent sur les trottoirs c'est bien parce que les routes ne sont pas surres!

Les pouvoirs publics ne croient pas ou ne veulent pas croire au vélo. L'erreur d'appréciation est grande mais n'est pas nouvelle et en a ridiculisé certains: l'état-major français lors de la guerre d'Indochine en 1954 n'avait pu imaginer qu'à Dien Bien Phu, 20 000 Vietnamiens poussant chacun un vélo chargé de 150 à 250 kilos de riz ou de munitions pourraient discrètement déplacer une charge totale de 27 400 tonnes dans la jungle! Grâce à cette manœuvre, ceux-ci ont complètement surpris les Français dans la cuvette de Dien Bien Phu, marquant la fin de cette guerre et une nette victoire pour la Petite Reine qui ne demande qu'à s'attaquer à un nouvel ennemi: la pollution... Elle est déjà opérationnelle, mais pour l'heure on préfère donner l'exclusivité de ce combat aux technologies lourdes et coûteuses qui n'acceptent pas les vélos ou conjurer le sort par des fétiches qui ont nom "pastilles vertes".

J-P Verhille.

Vous voulez ACHETER ou VENDRE:

- Un vélo,
- Des accessoires vélo...

A Lille, salle Courmont, mairie de quartier de Moulins (215 rue d'Arras, métro Porte d'Arras).

Alors ne manquez pas la:

2ème Broc'à vélo à Lille

organisée par l'ADAV
en partenariat avec

l'Association Familiale de Lille (AFL).

Participation aux frais pour les vendeurs, entrée libre pour les acheteurs.

Inscription OBLIGATOIRE
pour les VENDEURS, qui peuvent nous
contacter dès maintenant.

**Samedi 24 octobre 1998 de
10h à 17h,**

Ils avouent.

La Communauté Urbaine de Lille planche en ce moment sur le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.).

Chacun connaît l'engagement sans réserve des élus et techniciens communautaires en faveur des transports en commun et du vélo, et leur ferme volonté de diminuer l'espace et les facilités dévolus à la voiture.

Deux exemples suffisent à illustrer la force de ces préoccupations en faveur de l'environnement:

- la volonté officielle de la CUDL de doubler la part des déplacements à vélo d'ici à 2015. Quand on sait que, selon ses propres chiffres, la proportion de déplacements effectués à vélo est estimée à 2 %, cela signifie que l'ambition est de porter cette part à 4... dans 18 ans ! Et ce, sans aucun budget spécifique affirmé. Ambitieux, non?
- le périphérique Est de Lille, en voie d'achèvement. Les élus nous avaient promis que cette œuvre majeure, "aux courbes élégantes"², détournerait le trafic automobile de Lille. Mais dans le journal de la CUDL "Le Métropolitain" de juin 1998, on peut lire "Ce maillon essentiel (...) deviendra un accès privilégié à la capitale des Flandres en desservant le cœur de la ville et le

centre administratif, les gares SNCF et Euralille"³.

Vive la bagnole ! Chalands venant faire leurs courses à Lille, nombreux salariés du tertiaire qui travaillent dans le secteur Gares - St Sauveur, pourront continuer encore plus facilement à venir en plein centre de Lille avec leur voiture pour leurs déplacements quotidiens.

Dans les projets communautaires et de l'Agence d'Urbanisme, le schéma directeur routier de la métropole à l'horizon 2015 est bien tracé⁴: il contient de nombreux projets de rocades, pénétrantes, contournements, barreaux d'autoroutes, qui feront ressembler notre métropole à une Ile-de-France en réduction. Mais ne cherchez dans les publications officielles ni prévisions ambitieuses en matière de voies cyclables, ni projets de transports collectifs "lourds" en site propre, pour notamment désenclaver des communes excentrées comme Haubourdin, Seclin, Wattrelos, Halluin.

Quant aux décisions de réaménagement de voirie, elles ne tiennent aucun compte des vélos, contrairement à la loi sur l'air : c'est pourquoi l'ADAV a attaqué devant le Tribunal Administratif 7 délibérations de la CUDL (coût pour

² Dixit P. Mauroy lors de la journée "portes ouvertes" le 16 mai 1998.

³ Dans la revue municipale "Nous Vous Lille" de mai/juin 1998, on retrouve un écrit de la même veine.

⁴ "Lille Métropole en 2015?", Agence de Développement et d'Urbanisme, 1997.

l'ADAV : 100 f. par acte attaqué, plus une somme considérable de travail).

Trente ans après, la CUDL réalise le

rêve pompidolien: adapter la ville à la voiture.

Christian Desfontaines.



Ne gênez pas les voitures !

Le 24 juin dernier à CALAIS, une adhérente de l'ADAV circulait à vélo en compagnie de son fils de 9 ans, à vélo lui aussi ; une voiture a voulu dépasser ces deux cyclistes avec force Klaxon, puis s'est impatientée et a doublé en heurtant la cycliste, qui heureusement a réussi à ne pas tomber ... mais son écarteur de danger et son garde-boue sont endommagés, et on imagine que cet accident aurait pu être bien plus grave. Sans aucun égard pour ses victimes, la conductrice a refusé de donner son identité (mais, grâce au numéro de la voiture, notre adhérente a pu l'obtenir par la police: Mme Sabine DESCHAMPS LIENHARDT, 13 rue des Lilas à BLERIOT-PLAGE), et lui a indiqué que pour éviter le choc, "elle n'avait qu'à grimper sur le trottoir".

Notre adhérente, fortement choquée, a alors entrepris de déposer plainte au Commissariat... mais les gradés ont refusé de prendre sa plainte car "Elle n'était pas blessée" et puis "ce n'est qu'un vélo, madame..."

Conclusion: non seulement les bagnoeux nous méprisent et mettent notre

vie en péril, mais ils bénéficient en plus de la bienveillante complaisance de la police.

Sur notre conseil, notre adhérente a rédigé et transmis une plainte écrite au Procureur de la République, qui appréciera la suite à lui donner.

En l'espèce, le comportement de Mme DESCHAMPS traduit trois infractions au code de la route, outre une attitude imbécile et irresponsable:

- usage d'un avertisseur en ville sans nécessité (art.);
- dépassement à moins d'un mètre de distance latérale (art. R 14)
- refus de donner ses nom et coordonnées après un accident (art. R 53-3).

Et on ne le dira jamais assez: cyclistes victimes d'accidents avec un autre véhicule, faites un constat (ce que la conductrice a refusé de faire) et, en cas de refus, portez plainte immédiatement. S'il y a chute, faites-vous en outre de suite examiner par un médecin pour déceler d'éventuelles lésions.

Christian Desfontaines.

JLS et les piétons

La Communauté Urbaine de Lille (lauréate du prix de la Vieille Roue Voilée en 1998, rappelons-le) reproche fréquemment à l'ADAV de ne s'intéresser qu'aux vélos et de ne pas prendre en compte les piétons, qui ont eux aussi droit à quelques égards. Entre autres, dans un document produit par la CUDL en mars 1998 et servant à illustrer un exposé destiné aux techniciens, on trouve, sous une mystérieuse signature JLS, les propos suivants "L'article 20 de la loi sur l'air⁵: Un risque pour les piétons. Dans un contexte de concurrence pour le partage de l'espace, les refuges pour les piétons et l'élargissement des trottoirs risquent d'être sacrifiés".

Ainsi, la revendication cycliste, en concurrence avec celle des piétons, pourrait menacer la qualité de circulation de ces derniers.

En réalité, quelques constats mériteraient d'être rappelés aux penseurs communautaires qui se permettent de dire et d'écrire de tels propos:

- d'une part, la situation des piétons dans la CUDL est épouvantable, pire

encore que celle des cyclistes ; pour faciliter le déplacement en auto, on ne leur a laissé depuis des années que quelques trottoirs étroits, envahis par les odeurs et fumées d'échappement ; les piétons doivent, en plein centre ville, attendre plusieurs minutes montre en main pour traverser les véritables saignées urbaines, dont le cycle des feux est calculé pour favoriser la fluidité automobile;

- d'autre part, les voitures envahissent sans cesse et impunément le territoire des piétons: passages protégés et trottoirs servent de stationnement sauvage Dans certaines communes (Lomme, Haubourdin), le trottoir est même légalement amputé par un marquage pour délimiter des places de stationnement auto à cheval sur la chaussée, ne laissant qu'un petit mètre de largeur piétonne ; les riverains apprécient. N'en déplaise à JLS, ce ne sont pas les vélos qui obligent les piétons à marcher dans la rue.
- ensuite, il n'y pas la moitié des trottoirs qui sont abaissés aux passages piétons, de sorte que circuler avec une poussette d'enfant ou un cabas sur roues devient une épreuve pour le dos. Quant aux personnes en fauteuil roulant, je me demande comment elles font pour rejoindre les stations de métro qui, elles, sont accessibles;
- enfin, le franchissement piéton des coupures telles que les voies de chemin de fer (entre Fives et Lille cen-

⁵ NDLR: Cet article oblige à mettre au point des itinéraires cyclables lors de toute création ou rénovation de voie urbaine, et pour ne l'avoir pas respecté 7 délibérations de la CUDL ont été attaquées par l'ADAV devant les tribunaux.

tre, entre le Grand Palais et Euralille) ou l'actuel périphérique lillois, est impossible ou se fait en marchant le long d'une autoroute - c'est d'un convivial! - en passant dans des souterrains sombres et envahis de gravats ou en montant sur une passerelle dont une rambarde menace ruine.

Voilà le sort des piétons. Et c'est la politique d'adaptation de la ville à l'automobile qui en est responsable, certainement pas l'action des cyclistes.

Pour l'anecdote, on ajoutera que c'est la mairie de Lille et non l'ADAV qui a demandé que, sur le trottoir mixte de la rue Charles Saint Venant, les pictogrammes "vélo" soient enlevés du sol, pour, dixit, favoriser une mixité des circulations piétonne et cycliste. Une telle mixité constitue un danger potentiel pour les piétons, alors qu'il aurait fallu au contraire délimiter sur ce trottoir large une véritable bande cyclable, à l'instar de ce qui se fait à Strasbourg ou en Allemagne.

Enfin, peut-on sérieusement présenter comme une conquête bénéfique aux piétons, la généralisation des îlots refuges au milieu des passages piétons des rues à fort trafic ? Vraiment, les mères avec un enfant dans un landau et un autre à la main, prennent-elles leur pied lorsqu'elles sont au milieu d'un boulevard, sur un refuge de moins de deux mètres de large, avec derrière des voitures qui leur rasant les fesses et devant d'autres voitures qui menacent de rouler sur l'avant de la poussette ? Ces refuges (dont le nom est déjà un signe !),

qui entraînent bien souvent l'interruption des voies cyclables, ne sont en fait qu'une manière d'avouer que le trafic auto est tellement fort qu'un piéton ne peut plus traverser une grande avenue d'un seul trait !

Surtout, c'est feindre de méconnaître la volonté des associations qui militent pour une alternative au transport automobile, que d'opposer ainsi deux usagers de la rue aussi propres l'un que l'autre : les associations cyclistes en général, l'ADAV en particulier, n'ont jamais demandé que la place du vélo soit prise sur celle des piétons à l'exception de quelques trottoirs qui devraient devenir cyclables, dans des endroits très localisés ou dans des contextes d'aménagement très particuliers. C'est bien entendu l'espace réservé aux autos qu'il faut amputer pour faire des voies cyclables: réduction du nombre et de la largeur des voies, suppression de places de stationnement.

Faire croire à un antagonisme entre piétons et cyclistes, c'est diviser pour mieux régner; c'est refuser d'entendre la revendication essentielle de nos associations et aussi de la population, comme le révèlent toutes les enquêtes d'opinion: partager l'espace en réduisant celui dévolu aux voitures.

JLS devrait en parler au chargé de mission "vélo" de la Communauté Urbaine...

Christian Desfontaines

Plan de Lille à vélo 1998

La deuxième édition de la plaquette "Le vélo à Lille - conseils et itinéraires", éditée par la Ville de Lille, vient de paraître ; on la trouve à l'Hôtel de Ville, dans les mairies de quartier, à l'Office du Tourisme... et bien entendu à l'ADAV. Nettement plus élaboré que le précédent de 1997, ce document comporte de manière lisible l'ensemble des voies cyclables et des parkings vélos de la ville : les nombreuses erreurs relevées dans la précédente mouture ont été rectifiées, et mention est maintenant faite de la possibilité d'emprunter à vélo les rues piétonnes de 7 à 11 h. (piétons prioritaires). Et autre bonne nouvelle : cette carte est déjà périmée ! Une bande a en effet été créée depuis son impression.

Nouveautés cyclables à Lille.

Qu'on ne s'y trompe pas : Lille n'est pas encore une ville cyclable. Mais il faut tout de même noter la création de quelques axes vélos supplémentaires, de qualité variable constitués exclusivement de bandes :

- bd. de Metz (dans les deux sens, contrairement à ce qui figure sur le plan 1998 suppression d'une voie auto au profit des vélos)
- rue Jean Bart, prolongation de la bande

de la place. G. Lyon au bd. Lebas, dans le sens de circulation - bd. d'Alsace.

Enfin, la partie terminale de la rue Nationale (de la pl. de Strasbourg à la Grand'Place) devrait être équipée très prochainement d'une voie vélo, sur le modèle de l'existant. Enfin, à la Citadelle l'allée du Train de Loos est désormais autorisée aux vélos, contrairement au passé.

La vie de l'association.

Les réponses à nos demandes de subvention arrivent. La CUDL avait répondu négativement. Mieux inspirée, La ville de Lille nous a accordé une somme de 5000 F pour soutenir rétrospectivement l'organisation de l'AG de la Fubicy. Le Conseil Général du Nord nous a accordé la même somme. Les dons d'adhérents effectués depuis le début de l'année ont dépassé la somme de 8000 F. Tout ceci est encourageant

mais ne nous a pas permis, hélas, de maintenir l'emploi d'Isabelle. Sa mission a donc pris fin pendant les vacances. Le C.A s'est cotisé pour lui offrir.. un vélo. On vous l'avait caché, mais notre secrétaire avait désappris à rouler à vélo. Depuis elle remédie au problème et après l'appréhension des toutes premières séances en est au stade du plaisir qu'il y a à se déplacer ainsi. Si elle ne faisait pas de vélo, Isabelle n'en était pas

moins une secrétaire efficace, rangée et organisée et elle nous manque déjà.

Véronique et Christian ont monté deux dossiers d'emploi-jeunes. L'ADAV souhaite embaucher un chargé de mission vélo et un secrétaire-animateur. Nous disposerions alors de cinq années pour pérenniser ces postes. L'exemple de Strasbourg nous permet de faire preuve d'un optimisme mesuré. A suivre...

Tendance de l'été : la pastille verte

Il s'en est fallu de peu, mais ma 40S cabossée de janvier 93 a mérité sa pastille verte; j'avoue avoir été séduit par la bonne bouille rondouillarde et rassurante de la voiture qui décorait cette vignette autocollante. Mais pourquoi l'ont-ils appelée "pastille"? Serait-ce uniquement en raison de sa forme ronde?

Le mot "pastille" a d'abord en le sens de "petit morceau de pâte pharmaceutique en forme de disque". En ce sens, la pastille verte s'apparenterait à un médicament susceptible de faire baisser la fièvre lorsque le taux d'ozone est trop élevé. On parle d'ailleurs de "pics" de pollution comme on parle de "pics" de température. On peut douter de l'efficacité du remède la pastille verte donne le droit de rouler, donc de polluer.

Le mot "pastille" vient aussi du mot "pain" et a pu signifier "petit pain", "petit gâteau". Sur le plan purement alimentaire, une "pastille" se dit aujourd'hui encore d'un petit bonbon en forme de disque. Alors la

"pastille verte" peut aussi faire figure de récompense destinée aux "bons automobilistes". C'est un bonbon que l'on offre à ceux qui ne salissent pas trop l'air comme on l'offre aux enfants qui n'ont pas trop sali leurs habits. En plus elle a la couleur du bon point et le graphisme rassurant des dessins d'enfants et offre le plaisir de la régression. De manière plus perverse, elle jette l'opprobre sur ceux qui ne possèdent pas ce "Bon Point" et qui vont bien travailler pour avoir droit à cette image. Bref cette mesure ne remet aucunement en cause l'utilisation de la voiture. Si la pastille mérite d'être mise en relation avec le médicament c'est assurément à une drogue qu'elle peut être associée. Elle endort la vigilance citoyenne en faisant croire que le gouvernement agit vraiment contre la pollution. De façon quasi hallucinatoire en étant associée à la couleur verte et donc à l'herbe et à la nature elle donne l'illusion qu'un déplacement automobile peut être propre. Elle risque

même d'annihiler toute réelle conscience écologiste en période de pollution, à quoi bon prendre mon vélo ou les transport en commun puisque j'ai le droit de rouler en voiture. Je suis même sûr que cet été nombre d'automobilistes empastillés ont dû secrètement souhaiter que l'alerte à la pollution atteigne le niveau trois afin de pouvoir étrenner leur belle pastille toute neuve!



Tout comme LA journée sans voitures, la pastille verte est le tonitruant mais pitoyable cache-misère de l'aberrante politique des Transports qui règne encore trop souvent en France. A ces coups médiatiques on peut préférer l'austérité discrète mais réellement innovante de l'article 20 de la loi sur l'air "à compter du 1 janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voirie urbaine, à l'exception des autoroutes et

V.R.U (Voies Rapides Urbaines), doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du Plan de Déplacements urbains lorsqu'il en existe". C'est vrai qu'on le rappelle souvent cet article, mais il n'a pas la diffusion

de la pastille verte ; ceux-là même qui devraient normalement le faire _ appliquer ont d'ailleurs une fâcheuse tendance à l'oublier et commencent juste à regretter d'avoir laissé les voitures envahir les routes, les pistes cyclables _ et les trottoirs, empoisonner l'air des villes lorsqu'il n'y a pas de vent et l'air tout court lorsque le vent disperse ailleurs les polluants, ils regrettent peut-être aussi de cloîtrer chez eux enfants et personnes fragiles lors-

que la pollution est trop forte, de transformer les enfants en paralytiques que l'on doit convoier faute de pouvoir les laisser se déplacer à vélo, de gâcher les jours et surtout les nuits de ceux qui habitent près d'un grand axe de circulation. Le vert de la pastille ne masquera peut-être plus longtemps le rouge de la honte qui commence parfois à leur monter au visage.

J-P Verhille

Pastille verte(suite).

On en a longuement parlé, elle est enfin arrivée : depuis le 1er août la pastille verte distingue les voitures les moins polluantes... dont la plupart, défense de rire, roulent à l'essence et au diesel.

En réalité la pastille verte prend effet uniquement en cas de pic de pollution de niveau 3, c'est-à-dire deux ou trois jours par an et dans deux ou trois agglomérations françaises "seulement", essentiellement en Ile-de-France: autant dire que c'est d'une souris verte que la montagne a accouché.

Surtout, cette mesure est un recul du Gouverne-

ment par rapport aux mesures adoptées auparavant, en particulier la loi sur l'air de Corinne Lepage dont l'article 12 instituait la circulation alternée.

Au départ, l'idée de la pastille verte consistait, dans les cas de restriction de la circulation (alerte niveau 3), à substituer à la sélection arbitraire par la plaque minéralogique (circulation alternée) un tri en fonction du degré de pollution des véhicules, seuls les plus propres pouvant alors circuler en ville. Mais il est très vite apparu que la pastille verte, favorisant de fait les véhicules les plus récents: essence à partir

de 1993, diesel à partir de 1997, constituerait à priori un avantage donné aux ménages les plus aisés (l'âge moyen du parc automobile français est de 7 ans)⁶. Aussi, sous la pression du Ministère des Transports, la pastille verte s'est-elle ajoutée au dispositif de circulation alternée. Désormais, en cas de déclenchement de l'alerte, peuvent circuler les jours pairs toutes les voitures paires mais aussi, parmi les voitures impaires, celles munies du fameux sésame. Résultat : selon les estimations du

⁶ Source: L'autojournal Salon 1999, juil. 1998

Ministère, la mise en œuvre de ces deux critères plus les dérogations permanentes fait que 15 % seulement des véhicules seront retirés de la circulation les jours où la pollution constitue un danger aigu pour la population...

La pastille verte apparaît de plus comme un droit de rouler en cas de pic de pollution, et non pas comme une mesure de restriction du trafic automobile; c'est bien ainsi qu'elle a été présentée au grand public, de manière fort dramatique.

Ce triste épisode manifeste bien l'impasse dans laquelle se trouvent les pouvoirs publics, qui ont depuis trente ans favorisé une économie fondée sur la voiture: toute mesure censée rendre les véhicules plus propres (normes draconiennes d'émission pour les véhicules neufs et en circulation, pastille verte, renchérissement du prix du gazole), en incitant à la casse des vieilles autos et en augmentant le coût de la voiture, va frapper en priorité les foyers modestes, et ce alors que le recours à la voiture reste indispensable dans bien des cas. Devant la difficulté politique

d'aggraver ainsi les inégalités sociales, nos dirigeants se constipent et



expurgent après de laborieux efforts des mesures aussi modestes qu'alambiquées.

Or, il y a tout de même 8 % des ménages français qui ne possèdent pas de voiture⁷, et à Lille ce pourcentage atteint 25 %⁸: pas besoin de chercher, ce sont généralement les familles les plus modestes. Pour elles, la ville livrée aux voitures aggrave encore l'inégalité sociale, car alors les transports en commun sont indigents (exemple à Lille) et l'usage du vélo généralement difficile.

On le voit, la promotion des transports collectifs et du vélo, avec pour les premiers des tarifs sociaux adaptés, n'est pas seulement une solution évidente

pour préserver l'environnement: c'est aussi une exigence de cohésion sociale, afin de réduire la différence de qualité des transports entre ceux utilisant une voiture et les autres. Favoriser ces modes de transport propres et adaptés aux villes, c'est à la fois rendre la dignité aux "sans-voiture" et permettre aux autres de choisir réellement leur moyen de locomotion.

Les priorités budgétaires doivent donc converger vers la création de réseaux cyclables et de transports en commun denses, rapides et sûrs. C'est par de telles mesures, et non pas avec des gadgets pompeux, que nos villes redeviendront vivables.

Christian Desfontaines

⁷ Source: l'autojournal Salon 1999, juil. 98

⁸ source: CUDL, d'après INSEE 1997

Le 22 septembre: ville ^{avec} sans voitures

Bonne nouvelle: le mardi 22 septembre prochain, c'est la journée sans voiture. Du moins pour les municipalités qui auront suivi le mot d'ordre du Ministère de l'Environnement. Une vingtaine de villes ont répondu présent à cette importante action et parmi elles, sans surprise, celles qui se signalent déjà pour leur politique cyclable: Strasbourg, Grenoble, Rennes.

Nous savons bien que la mesure est symbolique, mais elle est intéressante. Initiée l'an dernier à La Rochelle, elle a permis de montrer que l'on pouvait se déplacer autrement tout en retrouvant d'autres plaisirs disparus.. notamment celui d'entendre la mer. Lors du forum PDU d'octobre 1997 le Président de la Communauté urbaine de Lille s'était déclaré favorable à une telle mesure... malheureusement le Maire de Lille ne s'est pas montré intéressé. Il n'est pas le seul: à part Amiens, Calais et Dunkerque aucune ville au Nord de Paris ne semble prête à tenter l'expérience! A Tourcoing, à ce qu'il paraît les élus ont reculé devant la peur des réactions des automobilistes...

C'est bien évidemment regrettable, mais sur ce point, nul n'est besoin de tout attendre des élus. Décathlon incitera ce jour-là les employés et les clients du site de Villeneuve d'Ascq à se rendre sur place à vélo. Des panneaux de sensibilisation à l'usage du vélo comme mode de déplacement seront présentés, des pistes d'essai de vélos urbains seront

aménagées, une présentation de matériel assurée, des avantages et des cadeaux seront proposés aux employés et aux clients ayant choisi ce mode de déplacement: menus améliorés, en-cas, barres de céréales, déodorants, réductions sur les réparations... Le soir une centaine de salariés, à l'issue d'une réunion importante rejoindront Lille à vélo.

On peut imaginer semblables mesures dans nos lieux de travail respectif. Il est assez facile de préparer un Thermos de café, d'acheter des petits pains et d'offrir le Petit-Déjeuner et un Heurovélo hors-série aux collègues qui seront venus travailler à vélo ce jour-là. Ce sera peut-être l'occasion de faire des adeptes.

De façon plus militante, l'ADAV imagine plusieurs actions à Lille. La première possibilité, consiste à utiliser les gabarits qui permettent aux vélos d'occuper autant de place qu'une voiture. La deuxième consisterait à se rendre à Lille en voiture mais avec des vélos sur le toit ou accrochés à l'arrière en affichant des slogans du type "*Je voudrais pouvoir rouler à vélo en ville*", "*Mettez un vélo dans votre politique des transports*".

**L'ADAV
prêtera
des vélos
gratui-
tement**

Le 22 septembre l'ADAV prêtera des vélos gratuitement (contre une pièce d'identité et 1000 francs de caution) à qui le souhaite. Rendez vous au local.

Le soir, manifestez en voiture, en vélo "tout court" ou en vélo avec gabarit pour un parcours dans les rues de Lille embouteillées:

RDV à l'ADAV à 17h45.

Dynamobile 98

Imaginez une Très Grande Vélofête qui traverserait trois pays, qui regrouperait des participants venus de toute l'Europe, qui durerait une semaine, serait constituée d'étapes de 70 kilomètres et vous aurez une petite idée de ce que fut la Dynamobile 98.



jusqu'à ce que la voiture ou le "vélo balai" le rattrape. Moyennant ces précautions, aucun incident ne fut à déplorer.

Le niveau d'équipement des

cyclistes était tout aussi impressionnant et la Dynamobile aurait pu sans problème faire figure de salon du vélo itinérant. J'ai presque tout mentionné CII page à l'exception des vélos pliants de John et de Meg. John ne pouvant emmener son vélo dans le TGV Londres Bruxelles avait pris son Brompton' et a parcouru les 600 kilomètres sur cette monture au demeurant extrêmement confortable grâce à son système de suspension J'oubliais de préciser que Meg a fait de même alors qu'elle n'est âgée que de huit ans!

Le plaisir de découvrir les villes à vélo (notamment Bruxelles ou Bruges), de parcourir les paysages en éprouvant physiquement leur diversité (Ah! la falaise de Douvres ou les reliefs du Kent), de pédaler en discutant et de solliciter son corps furent très vifs. Et il fallait voir la fierté des jeunes cyclistes s'adressant aux Belges ou aux Français d'un "on va en Angleterre!".

L'accueil a toujours été excellent quel que fût le pays ou le quartier traversé. Nous n'avions aucun problème à faire remplir nos gourdes, nous distribuions des tracts pour faire connaître les bienfaits du vélos et les élus ~ nous ont toujours courtoisement reçus. Les adjoints à l'environnement et à la circulation de Calais se sont même sentis appuyés dans leur démarche cyclophile qui ne recueille pas l'enthousiasme



Photo VDN

de l'équipe en place. Les associations de défense de la bicyclette ont été mises à contribution pour trouver des lieux d'hébergement. En France, la plupart des municipalités se sont malheureusement abritées derrière des contraintes (prétendues ou réelles) de sécurité pour nous refuser l'accès à des salles de sport; A Saint Omer et à Beaucamps Ligny, nous avons heureusement été reçus dans des lycées privés. A l'intérieur du groupe, la solidarité et l'entraide furent presque idéales ré-

actualisant de fait les bonnes vieilles utopies de vie communautaire. Les plus rapides étaient "poissons pilotes," les bricoleurs dépannaient les cyclistes infortunés. Michel, bénéficiant d'une place libre derrière son tandem a même transporté une participante qui s'était foulé la cheville. Il n'était nullement besoin d'instaurer un roulement pour la vaisselle, les volontaires se présentaient spontanément.

Cette Dynamobile fut aussi l'occasion d'actions militantes. En France, nous avons réinsisté sur la coupure qu'engendrerait la mise à deux fois deux voies de la RN 41, nous avons constaté, Porte de Paris l'étendue des ravages causés au monument par la pollution atmosphérique. Nous avons révélé un sérieux dysfonctionnement, celui de l'utilisation des chemins de halage. La Direction des Voies Navigables n'a pas été capable de gérer nos demandes d'autorisation et nous a donné autorisation d'utiliser des voies

pour lesquelles nous n'avions rien sollicité sans nous autoriser à emprunter celles qui nous intéressaient. A Lille, la situation était pour le moins surprenante: les Voies Navigables en effet octroyé la concession des chemins de halage au Port de Lille qui a autorisé certaines usines à barrer ces chemins pour lutter contre le vandalisme. Heureusement les portes ont été spécialement ouvertes pour nous ce jour là... mais les pêcheurs, les promeneurs ou les cyclistes isolés ne peuvent longer la Deûle.

La synergie entre les associations est également prometteuse. Le GRACQ de Bruxelles s'appuie sur la gratuité du transport des vélos dans le Nord Pas de Calais pour tenter d'obtenir la même mesure en Belgique, nous nous appuyerons sur l'exemple anglais pour promouvoir les véloroutes et lutter contre les coupures, nous tentons de promouvoir des véloroutes eurorégionales dans le cadre du projet "Eurovélo".

En marge de la Dynamobile

Les cyclistes savent aussi surfer

Huit jours avant la Dynamobile, Jacques Dekoster n'avait toujours pas trouvé de lieu d'hébergement à Calais. En désespoir de cause il a lancé un S.O.S sur Internet. Monique, adhérente de l'ADAV-Calais l'a reçu et a contacté l'adjoint au Maire Jean-Marc Ben qui disposait lui aussi d'un site sur Internet. Deux jours après celui-ci nous faisait bénéficier d'une salle de sport! - Il semble que le zèle du service des Sports de la ville de Calais avait été mis en vacance.

Droits de passage.

En France, nous luttons contre les coupures engendrées par la construction ou le réaménagement de voies nouvelles. En Angleterre, les chemins sont éternels _ et inaliénables. Si un particulier construit sa maison sur un chemin, il doit s'exposer à voir des piétons la traverser! Les itinéraires même piétonniers sont d'office maintenus lors de la construction de voies nouvelles et ce, même pendant les travaux

Véloroutes.

La route de Douvres à Canterbury avait vu la mort de plusieurs cyclistes, fauchés par des voitures A partir de ce constat, l'association anglaise "Spoke s" s'est efforcée de promouvoir des véloroutes dans le Comté du Kent. Le choix du jalonnement n'a pas posé de problème métaphysique: le système danois a été adopté. Le fond du panneau est bleu. Un pictogramme vélo, le nom de la destination et le nombre de miles sont inscrits en lettres blanches. Ces véloroutes ont été constituées sur la base d'un réseau de petites routes existantes qui servaient dans le passé à relier les fermes entre elles. Elles ne sont pas interdites aux voitures mais les automobilistes doivent s'attendre à rencontrer des cyclistes. - La signalisation n'est pas encore parfaite. De Douvres notamment on ne sait pas trop comment rejoindre cette véloroute, mais le maire de cette ville qui nous a reçu a promis qu'elle serait opérationnelle l'an prochain. Comme le transport des vélos dans le Ferry est gratuit tout comme dans les trains régionaux, il y a de belles perspectives d'escapades pour les Nordistes. Le directeur de l'office de tourisme de Douvres en est bien conscient. Il désire d'ailleurs adhérer à l'ADAV!



TGV 1998

Cette fois encore il nous fut difficile de franchir le cap des deux ou trois cents manifestants. Une météo capricieuse et la concurrence de la fête des mères y furent pour beaucoup. Toutefois la TGV nous laisse un bon souvenir: elle fut menée en partenariat avec l'association "J-B Lebas et alentours". Cette association avait organisé, l'essentiel de l'après-midi, notamment le concours de vélos fleuris. Jean Dewavrin s'est livré à une impressionnante démonstration de vols de vélos à l'aide d'une petite pince: en une demi-seconde il a coupé un anti-voil-câble en dix secondes une chaîne en fer cadenassée et ce, pour convaincre de l'utilité d'utiliser un "U" en acier.

Le prix de la vieille roue voilée fut remis à la CUDL sans que personne ne se soit déplacé pour le recevoir. Nous avons adressé à Monsieur Pierre Mauroy la liste des griefs que nous formulons à l'encontre de cette institution. Nous vous les livrons ici⁹.

- Aucun schéma directeur "vélo" dans la métropole
- Aucun budget spécifique "vélo".
- Des aménagements de voirie aberrants: interruptions de bandes cyclables, multiplication des sens, la création de terre-plein centraux pour rétrécir les voies (ces terre-plein coin-

cent les cyclistes que les voitures veulent à tout prix dépasser contre le caniveau et les transforment en ralentisseurs vivants).

- Aucune prise en compte de la complémentarité transport en commun-vélos
- Un refus d'appliquer la loi sur l'air.
- Une tentative pour opposer les piétons aux cyclistes! (voir page 6 et 7)
- Un refus de rendre en compte les souhaits des habitants de la CUDL
- Un refus de traiter démocratiquement le problème.
- Un refus d'aider l'ADAV (voir page 8)

Petit rayon de soleil sur fond de vieille roue voilée.

Lors de la réunion du 5 mai 1998 consacrée au vélo comme mode de déplacement, Monsieur Sehier - Monsieur Vélo à la CUDL chargé en outre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains - s'est engagé à ce qu'un schéma directeur vélo et une charte des aménagements de voirie destinée à prendre en compte le vélo soient proposés lors du forum P.D.U des 2 et 3 octobre 1998. Nous prenons acte avec intérêt de cette décision.

⁹ Faute de place, nous ne reprenons que la têtes de chapitre. Pour plus de détail, RDV au local.

Les brèves de CD

De la valeur de l'exemple (suite)

On se souvient du comportement peu catholique d'une auto-école stationnant sans vergogne sur une bande cyclable (cf. Heurovélo n° 19). Faute avouée étant à moitié pardonnée, la rédaction vous informe que M. Jean-Pierre BAES, dirigeant de l'auto-école, lui-même Cyclotouriste et adjoint Circulation au maire de Loos, a décidé avec le Maire de constituer sur cette commune un groupe de travail "vélo" afin d'améliorer les conditions de déplacement à bicyclette. Et il a adhéré à l'ADAV!

Le choix des armes

Souvenez-vous du dramatique accident de début juillet survenu à un groupe de 11 cyclistes dans la région de Niort: sur une route départementale, une voiture qui roulait à vitesse excessive heurtait le peloton de plein fouet, faisant 4 morts et 7 blessés dont certains très gravement. Entendu immé-

diatement par la police, l'automobiliste quatre fois meurtrier a été remis en liberté! La leçon est claire: si vous voulez tuer votre prochain, faites-le avec une voiture plutôt qu'avec une arme blanche ou à feu. Les institutions chargées du maintien de l'ordre public vous traiteront beaucoup mieux...

Subvention du conseil général

Le Conseil Général du Nord vient d'attribuer à l'ADAV une subvention de 5 000 f., destinée à couvrir les frais de fonctionnement de notre association on. L'ADAV remercie cette collectivité territoriale et l'assure que cette contribution à nos charges sera bien utilisée, pour la promotion du vélo de tous les jours.

Location de vélos : une sérieuse avancée

"Nord-Eclair" du 25 août dernier nous apprend que la municipalité organise pendant 6 semaines une opération baptisée "Pédalez à l'œil" dont le

principe est simple: des vélos sont mis gratuitement, pendant 24 ou 48 heures, à la disposition des usagers au départ de 9 stations de métro. Il suffit de présenter ses papiers et de remettre une caution. Ainsi c'est au total 400 vélos qui sont mis en location gracieuse, et la ville estime que cette opération, financée entre autre par la Commission Européenne et des parrains, sera un succès si l'offre ne suffit pas à satisfaire la demande. J'oubliais il s'agit de la ville... de Bruxelles.

Recours contre les déli- bérations de la CUDL

Du moins contre 7 d'entre elles qui, en décidant de réaménagement de voies urbaines sans tenir comité de la circulation des cyclistes, qui respectent pas l'article 20 de la loi sur l'air il s'agit des rues suivantes, toutes vouées à être modifiées:

- ARMENTIERES, place Jules Guesde;

- HAUBOURDIN, rue Sadi Carnot;
- HOUPLIN ANCOISNE rue Marx Dormoy;
- LA BASSEE, rue de Lens;
- LILLE, carrefour Alexis Carrel - bd. d'Alsace et de Belfort (station de métro Porte de Douai);
- LILLE / LA MADELEINE: rue du Ballon;
- QUESNOY SUR DEULE, rue de Lille (RD 949).

Tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus au près du soussigné.

Les brèves de JP

Pratique honteuse

Florus Wijzenbeek est un député européen. Il utilise le vélo non seulement pour se rendre au Parlement, mais même pour y circuler. Il s'est vu notifier l'avertissement suivant rédigé par le collègue des questeurs chargé du maintien de l'ordre chez les députés : "*Après délibération, il est décidé que faire du vélo dans l'enceinte du Parlement Européen ne sera plus autorisé. Une telle pratique est jugée contraire à la dignité de l'institution. Vous êtes donc prié de vous abstenir à l'avenir d'utiliser ce moyen de transport dans couloirs du parlement.*" Non sans humour Monsieur Wijzenbeek a répondu en ces termes : "*les distances dans les nouveaux buil-*

dings mégalomaniaques sont telles que le vélo est le meilleur moyen de se déplacer. Je vais proposer l'aménagement de pistes cyclables dans les kilomètres de couloirs."

(source Ville-à-vélo n°59 Bis, le journal du GRACQ de Bruxelles)

Solidarité avec les automobilistes.

C'est le thème d'une manifest'action organisée par le Gracq de Bruxelles. L'opération qui se déroulera le 2 octobre 1998 consistera à les aider à patienter dans les bouchons en leur offrant... une sucette. En amont seront placés des panneaux explicatifs "*Le nombre de voitures augmente inexorablement. Le temps passé dans les embouteillages s'allonge d'année en année. Nous vous offrons un petit cadeau pour vous*

aider à patienter... et à réfléchir aux bonnes solutions". Bref à la place de la pastille verte, les automobilistes bruxellois auront droit à une sucette.

Histoire Franco-belge .

En Belgique, pour désigner des sacoches "on utilise habituellement le mot "fontes". Lors du passage de la Dynamobile à Calais, un cycliste belge a ainsi _ expliqué à un journaliste de l'édition locale de la Voix du Nord que nous utilisions des "fontes" pour ne pas déséquilibrer le vélo. Le lendemain, nous avons bien ri en découvrant dans le journal que les cyclistes de la Dynamobile utilisaient "des porte-bagages en fonte pour ne pas déséquilibrer les vélos"!

L'article était à par cela excellent.

Lille se remet en selle.

Dans un "Tour des pistes dans une France qui se recycle", le Journal Libération du 14 avril dernier avait épinglé Lille sous la formule "Lille perd les pédales". Depuis Lille s'est remise en selle. Une superbe carte des aména-

gements cyclables de Lille a été éditée Plus grande et sans erreur elle est nettement meilleure que celle de l'an dernier. Il serait intéressant à l'avenir d'y faire figurer tous les noms de rues afin qu'elle serve d'outil de promotion du vélo. Autre avancée : le contresens cyclable de la rue Jean Bart est désormais ou-

vert et d'autres pourraient suivre bientôt. Le dernier tronçon de la rue Nationale est en train d'être aménagé en intégrant les vélos et les Boulevards de Metz et de Strasbourg ont perdu une voie au profit des vélos. Rappelons enfin que Lille vient de voter une subvention de 5000 Francs pour l'ADAV.

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 soutien 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.

L'OURS

« L'Heurovélo, journal détailleur »

est édité par l'Association Droit au Vélo (ADAV),
23 rue Gosselet 59000 LILLE.

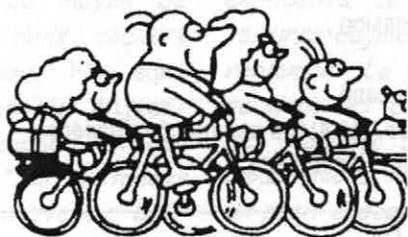
Tél: 03 20 86 17 25 Fax: 03 20 86 15 56.

Numéro 22, 10F le numéro.

Directeur de la publication: Jean Pierre Verhille. CPPAP en cours. ISSN 125 10602.
Imprimé par nos soins à 500 exemplaires

sommaire

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



L'Heure du vélo a sonné.....	2
2ème Broc'à vélo à Lille.....	3
Ils avouent.....	4
Ne gênez pas les voitures ! ...	5
JLS et les piétons.....	6
Plan de Lille à vélo 1998.....	8
La vie de l'association.....	8
Tendance de l'été : la pastille verte.....	9
Pastille verte(suite).....	10
Le 22 septembre: ville sans voiture.....	12
Dynamobile 98.....	13
TGV 1998.....	16
Les brèves de CD.....	17
Les brèves de JP.....	18
Encart central: un petit coup de main.....	I à IV