

Le journal

dérailleur

L'heuro VELO

Numéros 23-24

Hiver 98/99

Assemblée Générale :
le 30 janvier 1999 à 16h30 (voir p.9)

Bonne Année



suite page 3

Dessins de M. AMIEL (Saint-Sulp à Vélo)

VI-VE - LA - BA-GNOLE!

On vous le dit, l'ADAV paraît bien à contre-courant à défendre la petite reine et à oser vouloir bouter quelque peu la voiture hors des villes.

Même si les sondages d'opinion révèlent unanimement que la population souhaite desserrer l'étau automobile, nos décideurs continuent de la promouvoir de plus belle ce qui, entre parenthèses, pose carrément la question de la démocratie dans notre société.

Un document (disponible au local) publié par la DDE du Nord évoque le nouveau périphérique Est dont l'ouverture est imminente, et ses liaisons avec le réseau existant. Une évidence saute aux yeux: de cette énorme artère partent de nombreuses artérioles qui vont irriguer la plupart des quartiers de Lille. Mais la comparaison médicale s'arrête là, car ce n'est pas de l'oxygène ou des globules vitaux qui seront ainsi apportés au cœur de Lille, mais toutes les nuisances olfactives, sonores, visuelles, respiratoires liées à l'afflux des voitures. Car c'est bien là le but de cet ouvrage, et ce de l'aveu même des techniciens de la DDE chargés de sa promotion: *"un formidable diffuseur pour les entrées et les sorties de Lille"* (sic, cité lors d'une réunion en mairie de Lille le 5 nov. dernier). Et d'égrener le chapelet des minutes gagnées - en voiture, s'entend - entre le cœur de ville et la périphérie. il est loin le temps où, pour vendre aux lillois ce projet titanesque, on parlait de

contourner Lille afin d'éviter de traverser la ville en voiture. C'est désormais le contraire qui est ouvertement affiché (cf. également L'Heurovélo 22, spéc. p. 4). A tout hasard, nous avons demandé à la DDE quelles réalisations cyclables étaient prévues pour accompagner ces travaux. Réponse: RIEN, Si ce n'est le remplacement des actuelles pistes du bd. Hoover, très mal entretenues mais qui ont au moins le mérite d'exister par des... bandes, la solution du cheminement séparé étant refusée par la DDE alors que la place le permet largement et que l'espacement entre les carrefours est important. Seule bonne nouvelle, les autres voies cyclables existantes ne seront pas remises en cause. Il ne manquerait plus que ça ! Mais quand on connaît leur état...

De même, ce projet monstrueux, en faisant disparaître le passage des Alouettes (qui est d'ailleurs fermé), rallongera le parcours piéton entre le quartier du Petit Maroc et le métro le plus proche Porte de Valenciennes: il faudra dorénavant descendre l'avenue Cordonnier, suivre à niveau l'itinéraire correspondant grosso modo à l'actuel autopont, puis remonter le long d'une bretelle d'accès à l'autoroute jusque derrière les HLM Belfort afin de rejoindre ensuite le métro. Rassurez-vous, la bretelle sera tout de même équipée d'un trottoir. Selon les propres calculs des riverains, le temps de marche passera ainsi de 8 min. à 25 min !

Quand on sait de surcroît, que le département du Nord se singularise en n'accordant aucune réduction sur la vignette des possesseurs de voitures GPL, et que les journaux publient toutes les semaines la "carte des radars", ce qui constitue évidemment une leçon d'incivisme - les conducteurs étant dès lors invités à enfoncer le champignon dès que la zone contrôlée est franchie - , on se prend à penser que nous sommes soit un rassemblement d'individus préhistoriques, soit une bande d'illuminés, à vouloir promouvoir autre chose que le tout-ou-rien qui est aussi ostensiblement affiché.

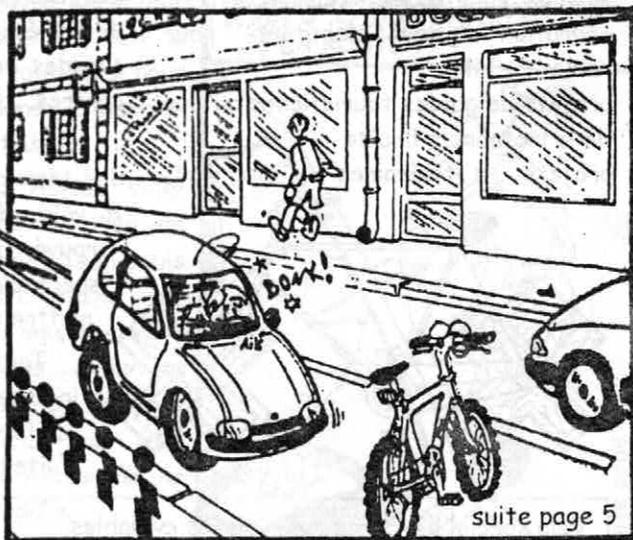
Seule consolation: nos élus ont maintenant le périphérique à leur porte, et pour un siècle. Ils s'en mordront les doigts, à l'instar des élus de Lyon qui ne savent plus quoi faire du célèbre tunnel de Fourvière et de l'autoroute A6 qui traverse depuis trente ans le centre ville. "Si on avait su...", se disent-ils maintenant.

Vive la bagnole: rien qu'en France c'est plus de 8000 morts en 1998, à peu près 90 pour le seul week-end du premier janvier. Mais nos décideurs, contre toute logique, continuent de porter aux nues cet assassin en cavale.

CD.

« Pour dissoudre les embouteillages, supprimons les routes »

Tel est le titre étonnant d'un article du "New scientist" de Londres repris par "le Courrier international" n°379. On aurait plutôt tendance à penser qu'en fermant une route on provoque des encombrements en réduisant la circulation. Or une équipe de chercheurs de University College of London a prouvé qu'entre 20 et 60% du trafic automobile s'évapore après la fermeture d'un axe, surtout en milieu urbain. Ainsi, le Pont de Londres a été fermé temporairement au trafic en 1994 et trois ans après sa réouverture, le trafic n'a toujours pas retrouvé son niveau antérieur. De même, avant la



fermeture du pont Hammersmith à Londres, 70% des usagers se déplaçaient en voiture et 30% par des modes de déplacement doux (marche, vélo, Transports en commun). Après la fermeture de ce pont les pourcentages respectifs passèrent à 38,5% et 56 %. 5,5% des anciens utilisateurs ont renoncé à leurs déplacements en travaillant chez eux notamment.

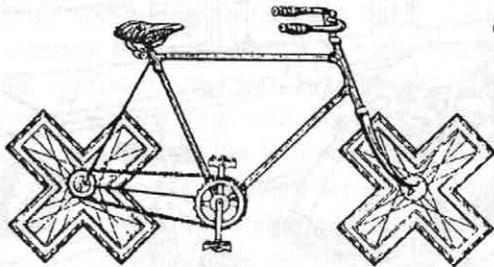
Pour tenir compte de cette donnée nouvelle, la politique britannique en matière de transport va évoluer. On envisage ainsi de transformer des centres-villes comme Trafalgar Square en zones piétonnières. Chez nous on a inauguré une deux fois cinq voies à Lille et les Maires du secteur des Weppes protestent du retard pris dans le doublement de la RN 41 comme si cet aménagement pouvait faciliter l'entrée dans Lille le matin!

Deux nouveaux à l'ADAV!

2 permanents !

Nous sommes désormais 2 permanents à l'ADAV: Michel Anceau et Ludivine Azéma Notre rôle: promouvoir le vélo! Nous souhaitons mettre en place différents projets:

- Animations: sensibilisation à l'usage quotidien du vélo, dans les écoles primaires, collèges, lycées, centres sociaux, comités d'entreprise...
- animation "grand débutant" pour rouler en Ville
- projets de guides touristiques autour de la métropole lilloise
- projets d'itinéraires s'inscrivant



Vélo spécial bordures, pour pistes cyclables...

dans le cadre des véloroutes européennes.

Si vous avez des contacts dans ces différents domaines, n'hésitez pas à nous les faire parvenir!

Des infos, toujours des infos...

Appelez-nous, envoyez-nous vos remarques, suggestions et vos infos sur des aménagements nouveaux ou anciens, sur des problèmes que vous avez rencontrés, ...le journal est aussi là pour ça!

N'hésitez pas à nous faire parvenir des témoignages, des récits de voyages à vélo, des endroits que vous avez trouvé jolis, des monuments, des spectacles d'ici ou d'ailleurs... à mettre dans votre journal...

Toutes vos infos sont indispensables pour avancer dans nos différentes actions. C'est vous qui faites vivre l'association!!

Petites annonces:

Nous proposons de mettre en place une nouvelle rubrique "Petites annonces" dans l'HeuroVélo. Si vous avez un vélo ou du matériel à vendre, n'hésitez plus! Peut-être qu'un adhérent est à la recherche de ce qui encombre votre garage!

Pour les adeptes du voyage et de la découverte, vous êtes toujours à l'affût de bonnes adresses pour une balade en perspective. Un adhérent a peut-être les réponses à vos questions. Quand à ceux qui recherchent des itinéraires, des sorties vélos, des infos sur du matériel, ... cette rubrique est aussi pour vous!

Le local est aussi votre local!

Nous vous y attendons tous les mercredis de 16h00 à 18h30 pendant les permanences, vous serez les bienvenus! Si vous souhaitez trouver des exemples d'aménagements, des conseils pratiques, quelques catalogues de matériel, des revues d'autres associations... nous pouvons sûrement vous aider à trouver ce que vous cherchez! Si les horaires ne vous conviennent pas, vous pouvez essayer de nous joindre pour convenir d'un rendez-vous. A très bientôt!

Michel et Ludivine.

Agressifs ? Non, déterminés!

Pendant très longtemps, nous avons ménagé une CUDL protégée par les instances supérieures (Etat et Département) et par la responsabilité ultime des maires en matière d'aménagement de voirie. Déçus par la timidité du projet initial de Plan de Déplacement urbain, par un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme qui fait la part belle aux infrastructures routières, nous sommes passés à l'attaque dans le dernier HeuroVélo.

Suite à cela, Monsieur Paul Astier, Vice-Président de la CUDL chargé du Plan de Déplacement Urbain et Monsieur Jean-Louis Sehier qui l'aide dans cette tâche ont demandé à nous rencontrer. Le message était en substance celui-ci: « nous aimerions travailler avec vous mais comprenez bien que nos ingénieurs et techniciens que vous attaquez à tour de bras dans L'HeuroVélo, ne vont pas comprendre notre souhait ».



Quelque peu étonnés et fiers de la diffusion de notre petit journal -que nous envoyons certes aux institutions, mais pas à une telle échelle - nous avons répondu que ce qui peut être ressenti comme une agression verbale n'est qu'une réponse mesurée comparative-ment aux agressions physiques et psychologiques que nous subissons quotidiennement.

Agressions des automobilistes qui font exploser notre taux d'adrénaline lorsqu'ils nous frôlent, nous forcent la priorité parce qu'ils sont plus puissants ou nous placent en situation de danger parce qu'ils se sont garés sur des bandes cyclables pour économiser quelques pas. Lors du vote de la loi sur le délit de très grand excès de vitesse, Monsieur Gayssot a même déclaré qu'un pour cent des automobilistes avaient "un comportement fou". . . vu l'ampleur du trafic, on mesure la fréquence de ces agressions.

Agressions également, dans les aménagements de voirie. Est-il normal de "punir" les cyclistes en leur imposant des détours lors de la réalisation de sens uniques alors que les automobilistes (auxquels il faut permettre de se garer ou qui manquent de place pour se croiser) sont à l'origine de ces aménagements ? Cette "punition" est comparable aux tours de cour que l'on faisait faire aux élèves indociles... à la différence près que dans l'éducation nationale, les brimades ont disparu et qu'en plus elle récompense les fautifs et punit les in-

nocents. De même, les terre-plein centraux incitent certains automobilistes à nous frôler ou les engins plus lourds à nous coller à la roue et constituent autant d'agressions psychologiques.

L'ADAV se comporte plutôt en association² responsable, soucieuse du respect de la loi. Notre combat juridique

**la réflexion
menée dans le
cadre du PDU
aboutirait à
des effets vi-
sibles... dans
vingt ans !!**

pour faire respecter l'article 20 de la loi sur l'Air en témoigne. Même si au vu de l'évolution du P.D.U et dans un souci d'apaisement nous avons renoncé à une action médiatique qui devait viser à nouveau la CUDL (scoop!), nous gardons

notre détermination intacte. De fait, le forum PDU d'octobre a constitué une avancée intéressante: élaboration d'une charte piétons / cyclistes qui nous est favorable (même si elle préconise toujours les refuges qui coincent les cyclistes) et présentation du schéma directeur "vélo" qui vise à mailler la Commune d'un réseau cyclable assez dense et continu.

Toutefois face à nos protestations sur certains aménagements en cours (Boulevard Périphérique est, nouveau sens interdit rue du Bocquiau à Haubourdin, diminution d'un trottoir à Mons. ..), il nous a été répondu avec une certaine candeur que la réflexion menée dans le cadre du PDU aboutirait à des effets visibles... dans vingt ans!

D'ici là, pour tenter d'accélérer le processus nous continuerons à exprimer notre impatience: nos actions qui agacent parfois la ville de Lille finissent par porter leurs fruits et font du chef-lieu

de Communauté, une ville qui constitue - malgré de nombreuses imperfections - une référence en la matière.. Lille a même impressionné nos homologues belges lors de la Dynamobile 98.

Forum P.D.U d'octobre 1998.

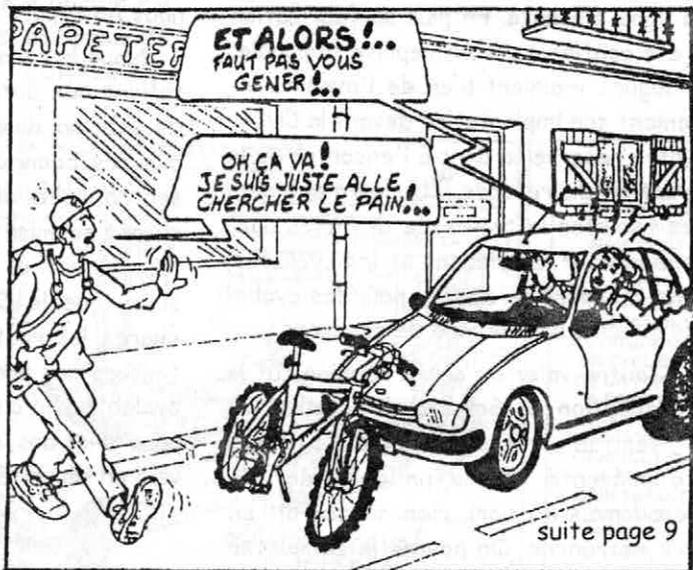
Cette année, le forum s'est déroulé en deux temps. Nous avons d'abord été conviés à une réunion de présentation du travail de l'équipe "PDU" puis nous avons pu nous exprimer sur ces projets.

La charte piétons-vélos préconise ce que nous réclamons depuis longtemps : des zones "trente", des bandes cyclables en milieu urbain, l'utilisation des couloirs bus, notamment pour créer des contresens cyclables. Les trottoirs cyclables y sont préconisés quand les trottoirs sont supérieurs à 2,50 mètres de large. Conformément au code de la route, la circulation

dans les zones piétonnes pourra être ouverte aux cyclistes. Les contresens cyclables sont mentionnés, mais une largeur d'1 m 50 à 2 mètres est présentée comme nécessaire.... cela risque de limiter la faisabilité de ce type d'aménagement.

D'autres facteurs permettent de les envisager malgré un espace moindre: Lorsque la visibilité est

bonne (cas d'une rue rectiligne et dégagée, un espace d'un mètre qu'il n'est nullement besoin de matérialiser par une bande convient tout à fait. La bande cyclable ne sera plus interrompue aux carrefours mais se prolongera à l'intérieur du passage pour piétons. (Cette solution est déjà opérationnelle à Saint-Dizier). Des contre-allées cyclables pour isoler les cyclistes des axes à fort trafic, des itinéraires de loisirs, des raccourcis, des rampes d'accès aux équipements ("goulottes" le long des escaliers sur le modèle de ce qui existe sur le pont qui passe au-dessus de la Deûle, (rue Van-



derhaeghen à Haubourdin), une prise en compte du vélo dans le P.O.S. (plan d'occupation des sols), une lutte contre les coupures engendrées par les infrastructures nouvelles (à l'inverse de ce que créera la future RN 41), un jalonnement pour les cyclistes, l'utilisation de logos « vélos » sur la voirie, l'amélioration du revêtement, la suppression des bordures et des nids de poule, l'entretien régulier des pistes et bandes cyclables sont destinés à améliorer notre confort. L'intégration des vélos dans les giratoires, la création de sas, d'itinéraires de substitution en cas de travaux, l'intégration des vélos dans les plans de feux, l'amélioration de la visibilité dans les carrefours devraient améliorer notre sécurité. Pour lutter contre le vol, les arceaux de stationnement et même des abris vélos sont recommandés. Un de ces abris a déjà été installé Boulevard Vauban. Le toit en est très discret, la ligne élégante. En plus sa fabrication a été confiée à une entreprise régionale: il augure vraiment bien de l'avenir... vivement son implantation devant la CUDL. Notre réserve va donc à l'encontre de la création de refuges. Ils devraient certes faciliter la traversée des axes dangereux pour les piétons et les cyclistes, mais créeront un danger pour les cyclistes qui circulent le long de ces axes.

L'autre volet de cette réunion fut la présentation du Schéma directeur "vélo", véritable réseau cyclable. Il nous a été présenté comme un document de travail mais a priori, rien ne devrait en être retranché. On pourra le compléter

et y intégrer les itinéraires de loisir (chemins de halage notamment et voies ferrées désaffectées et aménagées). Il témoigne en tout cas d'une véritable révolution. En effet, précédemment quand nous demandions un itinéraire, on considérait l'axe en question et on nous répondait presque invariablement: ce n'est pas faisable vu la largeur des voies. Là, on a posé le problème autrement, on s'est dit: il est important de pouvoir relier telle et telle ville à vélo: à nous d'imaginer les solutions optimales. Dans le pire des cas, il pourra s'agir d'une zone "trente". En tout cas, l'ADAV qui s'appuie sur un important réseau de correspondants locaux et d'adhérents, ainsi que sur deux salariés, depuis peu, est tout à fait prête à contribuer à une étude plus fine de ce schéma directeur. D'ores et déjà, vous pouvez venir en consulter le plan au local (le mercredi entre 16 h et 18 h30 de préférence) et nous faire part de vos observations.

Nous exprimons nos plus vives félicitations aux auteurs de cette charte et du schéma directeur tout en espérant que ces bonnes intentions se concrétisent au plus vite. Prochainement elles seront soumises aux élus communautaires. Il est à souhaiter qu'un budget suive, que le Conseil Général, qui a en charge les routes départementales, intégrera ces propositions dans son plan cyclable afin que nous n'en prenions pas pour vingt ans, avant de pouvoir rouler à vélo en sécurité dans la communauté.

Jean-Pierre Verhille

Véloboutique.

Une des activités que veulent promouvoir Michel et Ludivine est la vente d'accessoires pour cyclistes grâce à notre collaboration avec un magasin de vente par correspondance: Véloboutique.

Dans leur catalogue vous trouverez absolument tout ce que vous n'arrivez pas à trouver ailleurs et même des produits dont vous n'imaginiez pas l'existence: des capes (à 210 Francs), des guêtres "K-Way" pour compléter ces capes, des remorques de tous types (pour les enfants, les courses ou le chien!), des

dynamos très performantes, des valisettes qui s'attachent directement sur le porte-bagages, des écrous anti-vols, des vélos pliants ou évolutifs...

Pour en savoir plus, le plus simple est de passer nous voir au local. En commandant par l'ADAV, vous ne paierez pas plus cher, vous pourrez venir examiner sur place certains articles, vous serez conseillés, vous économiserez les frais de port et vous aiderez financièrement l'association qui bénéficie d'une ristourne de 10%.

Assemblée Générale 1999.

Notre assemblée générale aura lieu le samedi 30 janvier 1999, à partir de 16h30 à la MNE. Vous avez dû recevoir la convocation vers le 10 janvier.

Elle sera précédée d'une « balade » à vélo, à la découverte des équipements cyclables, entre la ZAC EURALILLE,

et la rue Gosselet.

**Rendez-Vous à 15 heures
devant Lille Grand Palais**
(entrée principale).



Véloroutes et Voies vertes.

Un réflexion nationale et européenne est entreprise pour promouvoir des itinéraires cyclables de longue distance. L'ADAV y participe et a déjà sollicité -avec le GRACQ de Bruxelles- à plusieurs reprises le conseil Régional à ce sujet. Les entretiens se sont toujours fort bien déroulés, mais de dossier perdu en dossier à refaire, de changement de majorité en assèchement des sources de subvention, de prise de contact en changement d'interlocuteur..., la Région ne s'est jamais engagée sur aucune aide matérielle. Or pour être subventionnées par l'Europe, ces portions d'itinéraires doivent l'avoir été par une institution locale. L'axe Bruxelles-Calais risque ainsi de passer par la Belgique... plus prompte que nous à s'engager sur ce dossier.

Nous nous efforçons, dans cet esprit d'améliorer l'accessibilité des chemins de halage: les barrières installées par le port fluvial de Wambre-

chies seront retirées dès que le canal de la Deûle sera élargi à 1350T. Nous avons écrit en mairie de Lambersart pour que² la passerelle Edmond Ory soit cyclable et à la direction du Port de Lille pour que la passerelle Kuhlmann soit ouverte à Loos.

Si le dossier des véloroutes vous intéresse, mettez-vous en contact avec nous.

Philippe Delrue
et Jean-Pierre Verhille

Véloroute : itinéraire cyclable (autant que possible en sites propres et petites routes tranquilles) à moyennes et longues distances, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. L'itinéraire doit être sécurisé, linéaire, continu, fléché. Il doit relier les régions entre elles et traverser les villes dans de bonnes conditions.

Les parcours proposés doivent être agréables et éviter les dénivelés excessifs.

Voie Verte : aménagement polyvalent en site propre, excluant toute circulation motorisée et empruntant des chemins de halage, voie ferrées désaffectées, routes forestières, promenades littorales ou parc urbains..



Les brèves de Jean.

Les sens uniques

Pourquoi les techniciens les ont installés ? Cela permet :

1. notamment dans les rues étroites de faire le stationnement bilatéral en supprimant les problèmes de croisement. Effet : très bon pour développer l'usage de la voiture.
2. de simplifier la gestion des intersections, en supprimant un flux de véhicules (qui parviendrait si la rue n'était pas à sens unique). Pas de feux tricolores à l'entrée de la rue à sens unique, câblage simplifié. Eventuellement, diminution du nombre de séquences de fonctionnement des feux. Effet : très bon pour développer l'usage de la voiture.
3. d'augmenter la vitesse et la fluidité du trafic routier. Les voitures ayant l'assurance de ne rien croiser, roulent plus vite. Dans certaines rues, elles peuvent même se doubler. Effet très bon pour développer l'usage de la voiture.

Pourquoi les techniciens continuent-ils à en installer ? Je ne sais pas. Peut-être pensent-ils encore à développer l'usage de la voiture ? A propos, connaissent-ils la loi sur l'air et sa finalité ?

Mons et Misères

Habitant Mons en Baroeul, j'ai pu constater que rue Parmentier, des travaux visaient à réduire la largeur des trottoirs.

Par voie de conséquence, les voitures rouleront plus vite, tandis que les piétons ne pourront se déplacer à deux de front et auront des difficultés à se croiser, sans parler des poussettes...

Les services techniques de Mons en Baroeul et de la C.U.D.L. ont probablement constaté que, dans cette rue, les piétons allaient trop vite et les voitures se déplaçaient trop lentement. Y aurait-il, à la C.U.D.L. un manque de communication entre les services du P.D.U et les services techniques ? Ou est-ce tout simplement la conséquence d'une initiative malheureuse d'un personnel insuffisamment formé ?

Quand la CUDL passera-t-elle de bonnes intentions proclamées aux réalisations ?

Il semble y avoir contradiction entre la réalisation du rond-point, Place de la République et l'élargissement de la rue Parmentier qui incitera à la vitesse (ce que craignent la plupart des riverains interrogés).

Finalement, je suis étonné que la Mairie de Mons en Baroeul, dont on connaît la rigueur de gestion, ait souhaité cet aménagement coûteux et controversé.

PS: Lors de la réunion P.D.U du 03/11/98, j'ai eu l'occasion d'interpeller en public, les techniciens de la C.U.D.L au sujet de ce réaménagement. Ils se sont regardés puis interpellés pour savoir si le responsable technique de ce secteur était parmi eux et ont conclu...à son absence! Ils sont forts tout de même. Par la suite, ils m'ont appris que ce genre de travaux avaient une durée de vie de 20 ans.

Cet article n'est il pas une preuve supplémentaire que l'A.D.A.V, en prônant la diminution du trafic automobile en volume et en vitesse, est plus attentive aux piétons que certains salariés de la C.U.D.L. ?

Hic !

Dans le chapitre "la ville malade de l'automobile", à quand une association automobilistes anonymes?

L'avez-vous lu?

Le texte de ce panneau publicitaire:

"Chacun sa voie, chacun sa vitesse,

C'est tellement plus sûr! La rue est plus belle quand on la vit ensemble." Cette affirmation ne risque-t-elle pas de conforter certains automobilistes dans l'idée qu'à partir du moment où ils sont dans la voiture, ils peuvent nécessairement aller vite (aménagement ou pas)?

De toute façon, connaissant la difficulté pour obtenir des aménagements cyclables dans nos rues, les cyclistes

devront encore patienter avant de se sentir en sécurité.

Pour exemple, extrait d'une délibération de la C.U.D.L, la priorité ayant été donnée aux piétons (bien), et aux stationnements voiture (!!), il n'est pas possible d'installer un aménagement cyclable.

Lettre ouverte.

à Monsieur Paul ASTIER,
Maire de BONDUES,
Vice Président de la C.U.D.L

Monsieur,

Pour information et espérant que la C.U.D.L puisse s'en inspirer, je vous envoie la Charte du Vélo de Strasbourg. Dans cette charte, je constate que la communauté urbaine de Strasbourg est capable de chiffrer ce qu'elle dépense pour le vélo. Pourquoi la C.U.D.L ne pourrait-elle pas en faire autant ? Une manière de mesurer la volonté de développer un mode de transport et d'observer le budget qu'on lui attribue.

Je me permets d'attirer votre attention sur la réduction des largeurs des trottoirs rue Parmentier réalisée durant le mois d'Octobre 1998 (à Mons en Baroeul). J'aimerais savoir quand la C.U.D.L compte passer des bonnes intentions proclamées aux réalisations. Qui à la C.U.D.L. a suffisamment de pouvoir et d'autorité pour que cessent ces erreurs d'aménagements ?

J.D

"Martine fait du vélo"

« Faire du Vélo en toute liberté et toute sécurité », une première au Collège des Hautes Loges, Marcq en Baroeul, 5-6 Mai 98.

Ces journées ont été organisées par Olivier Dutel, professeur de technologie, et par 9 autres enseignants du collège, toutes disciplines confondues, en partenariat avec l'ADAV.

Elles ont bénéficié à 144 élèves des 6 classes de cinquième, (une dizaine n'avait pas de vélos, un élève n'a pas été autorisé par ses parents).

Dans ce collège de 600 élèves de la banlieue lilloise, l'équipe pédagogique du collège a constaté une grande popularité du vélo auprès des jeunes. En effet, 400 élèves utilisent tous les jours cet agréable moyen de locomotion. Profitant des Journées de la Citoyenneté initiées par le Ministère de l'Education Nationale, l'équipe a lancé un projet attrayant, répondant à quelques constats:

- Vélos mal équipés et en mauvais état.
- Conduites cyclables à risques.

- Méconnaissance des itinéraires possibles
- Méconnaissance des risques encourus

Parmi l'équipe pédagogique, dix professeurs ont décidé de consacrer deux journées au projet "Faire du Vélo en toute liberté et toute sécurité", les élèves étant répartis en 5 groupes. Le premier jour, 5 ateliers tournants ont été proposés, permettant de former les élèves à l'utilisation du vélo et le deuxième jour, une balade à vélo a permis de mettre agréablement ces connaissances en pratique.

1^{ère} Journée:

Atelier 1. Intervention des Sapeurs-Pompiers.

Deux sympathiques sapeurs-pompiers sont intervenus de manière bénévole. Ils ont expliqué aux enfants les risques d'accident encourus par les cyclistes et les attitudes à tenir sur route, notamment lorsqu'ils se déplacent en groupe. Ils ont également décrit les réactions à avoir en cas d'accident. Ils ont exposé à la grande curiosité et attention des enfants, quelques matériels avec lesquels les pompiers travaillent quotidiennement: attelles, minerves, coquilles... et les gestes de base pour soigner une plaie.

Cette intervention a été suivie avec



beaucoup d'enthousiasme et de bonne humeur.

Atelier 2. Plateau d'agilité.

Un professeur d'éducation physique et sportive et un professeur d'anglais, ont appris aux élèves à mieux maîtriser leur vélo: rouler tout en lâchant une main, utiliser à bon escient la sonnette, freiner sur une distance courte, etc.

Atelier 3. Code de la Route.

Sous la direction sans faille de Lyse-Marie, professeur de lettres, il s'agissait de revoir les règles élémentaires du code de la route. En effet, au cours de la classe de 5ème, les élèves passent un brevet de sécurité routière.

Atelier 4. Lecture carte IGN et préparation des itinéraires

Animé avec maestria par notre chère et néanmoins amie, Françoise (n'oubliez pas vos cotisations !), cet atelier permettait de sensibiliser les jeunes élèves à la lecture d'une carte IGN. Le professeur avec son flegme pédagogique habituel montrait aux élèves attentifs comment se repérer à l'aide d'une carte. Il devait matérialiser avec des crayons de couleur les voies d'eaux, nationales, départementales, espaces verts, etc... et surtout repérer leur itinéraire du lendemain.

Atelier 5. Intervention de l'ADAV. Réparation et Révision des vélos

Un Adavien de choc et vélociste de haute valeur, Jean, avait pris deux jours

sur ses congés, pour venir vérifier tous les vélos. Deux professeurs, Eric, artiste d'Etat et Olivier, artiste saisonnier, le secondaient activement.

La tâche était rude et l'essentiel a pu être assuré (gonflage des pneus et réparation des freins). Le temps a manqué pour effectuer complètement toutes les autres réparations (... lumière en particulier !). Un atelier qui n'a pas chômé.

2ème Journée:

Affûtés de cette manière tant agréable qu'ingénieuse, les élèves se sont lancés sur leurs chevaux d'acier sous un soleil prometteur en direction de Linselles. Les élèves étaient encadrés par des randonneurs cyclotouristes Marcquois et des professeurs casqués des couvre-chefs de la CUDL. Des itinéraires différents étaient proposés aux cinq groupes. Le but de l'excursion était de rejoindre le collège de Linselles. Les élèves étaient tellement fringants sur leurs jeunes montures qu'il a fallu rallonger le parcours. Ainsi, plusieurs groupes ont tourné et retourné dans la campagne Linselloise (20-30 km). Finalement, le but a été atteint sous un beau soleil, la peau a été bien tannée!

Le pique-nique au collège de Linselles a été pensé, organisé et transporté par Eric, artiste d'Etat, transformé en cantinière Gault et Millaut pour l'intendance, portable à l'appui, en effet il assurait aussi la voiture-balai...qui s'est avérée utile!

Le parcours s'est en général bien passé. Quelques crevaisons, quelques déraillements, mais Jean, toujours présent, avait tout prévu. Nous pouvons glisser quelques remarques concernant certains automobilistes très peu civiques à l'encontre des cyclistes. Ils ne ralentissent pas lorsqu'ils croisent des vélos, doublent sans prendre de précautions; bref ces conducteurs mériteraient aussi de suivre quelques leçons de conduite.

Ce qui ressort de ces journées est bien sûr très positif. Les professeurs, les élèves et tous les autres participants ont été très contents de ces journées. L'organisation était sans faille et sans reproche : merci à Olivier, et à tous les participants.

Comme quoi en France les professeurs de l'Education Nationale sont capables d'imagination et d'organisation!

BP Est + Parkings = Tout se tient !!

Le boulevard périphérique Est s'est métamorphosé. Ce dernier était présenté à l'origine comme destiné au trafic de transit, mais en aucun cas comme devant amener plus de voitures en ville (enquête d'utilité publique oblige). La critique, formulée par les adversaires de ce projet pharaonique, était ainsi balayée, projections de trafic à l'appui, par les promoteurs du projet, élus ou techniciens.

Aujourd'hui changement radical : le BP Est sera un formidable diffuseur (de voitureSSS) pour le centre ville. Et comme le centre ville, et beaucoup de quartiers sont aujourd'hui asphyxiés par les problèmes de stationnement et de circulation, on se demande à quoi bon *diffuser* toujours plus de voitures. Automobilistes rassurez-vous, avec 1,2 milliard de francs d'investissement, vous ne bouchonnerez plus (en principe) aux portes de Lille, mais vous tournerez en rond pour pouvoir y stationner. En désespoir de cause, et malgré tout votre civisme, vous finirez par stationner sur les derniers emplacements disponibles : trottoirs, terre-plein, passages protégés, accès pompiers... Tout ceux qui pensent que les « intégristes » de la petite reine tuent le commerce de centre ville devraient

aujourd'hui s'interroger : si ne circulaient et ne stationnaient en ville que les automobiles nécessaires (livreurs, consommateurs ayant fait un achat lourd ou encombrant...), et si le temps et l'argent (individuel et collectif) perdus dans un usage immodéré de la voiture en ville était consacré à des achats, quelle formidable relance économique.

Nous en sommes loin, puisque le projet d'ouverture d'un magasin Virgin s'accompagne de la création d'un parking de 600 places, tandis que M. MUTEZ (adjoint au maire de Lille) ne voit qu'un autre parking de 400 places à ériger à la place du centre Piazza de la rue Nationale (ex Nouvelles Galeries). Tout ceci bien sûr en conformité avec la loi sur l'air et les principes énoncés dans le plan de déplacements urbains :

2 X 5 voies + parkings = moins de voitures en ville.

Construirons-nous encore longtemps la cité du 21^{ème} siècle sur des concepts pompidoliens qui ont fait depuis trente ans la preuve de leur absurdité ?

MS.

BROC' A VELO 1999

A noter dès maintenant:

La prochaine Broc'à vélo aura lieu le samedi 23 octobre 1999 à LILLE, salle Courmont (mairie de Quartier Moulins de 10h. à 17 h).

Au cours de cette journée tout, rigoureusement tout, pourra être vendu et acheté pourvu que ce soit ... un vélo ou un accessoire vélo.

Comme les années précédentes, les vendeurs sont invités à se signaler à l'avance auprès de l'ADAV ; une petite participation aux frais leur sera demandée (à titre indicatif pour 1998: 10 f. adhérent, 30 f. non adhérent).

Devinette.

Qu'est-ce qui est vert, collant, boit de l'essence, crache des poussières, fait du bruit et peut sortir par tous les temps? Réponse : une pastille verte dans sa voiture!

(source ADTC Infos (Grenoble) - oct. 1998)

Le code de la route nouveau...

... est arrivé, un peu avant le beaujolais. Faisant suite aux nombreuses réclamations des représentants des usagers, le Gouvernement a enfin modifié le code de la route pour tenir compte de quelques spécificités du déplacement à vélo. Les principales modifications sont les suivantes:

- les pistes et bandes sont désormais interdites aux cyclomoteurs, sauf décision contraire du maire. Ca va mieux en le disant ;
- les pistes et bandes deviennent facultatives pour les cyclistes, là aussi sauf décision contraire du maire ;
- l'emploi du sas de pré-positionnement des vélos aux feux rouges, très utile notamment pour les tourne-à-gauche mais jusque-là peu compatible avec les

Folklore

Dans « La Voix du Nord » du 22 novembre dernier, on apprend que M. Laurent FABIOUS envisage d'acquérir 15 vélos à l'usage de l'Assemblée Nationale qu'il préside ; entre nous, c'est une excellente idée, le parcours entre la Chambre et de nombreux ministères étant bien plus rapide en vélo qu'en Safrane, même avec motards. Mais il paraît que le député Bernard DEROSIER, chargé de l'intendance à la même Assemblée, trouve cette idée "folklorique". C'est sans doute parce que M. DEROSIER trouve folklo l'usage du vélo, que sa bonne ville d'Hellemmes ne comporte que deux rues bordées de bandes cyclables, aucun contresens et aucun arceau de stationnement.

Le vélo, c'est l'avenir ! Monsieur le député, à choisir : mieux vaut encore être folklorique qu'archaïque.

textes réglementaires, est enfin légalisé. Les vélos partageront cet espace avec les cyclomoteurs. L'arrêt des voitures y est interdit;

- les rues piétonnes sont désormais autorisées aux cyclistes, là aussi sauf disposition contraire prise par le maire (c'est donc la fin de la restriction lilloise de 7 à 11 h.). Toutefois les cyclistes doivent rouler au pas et ne pas occasionner de gêne aux piétons qui restent prioritaires.
- les trottoirs sont désormais autorisés aux enfants cyclistes de moins de huit ans;
- l'écart minimum obligatoire pour doubler un vélo passe à 1,50 m. hors agglomération, mais reste fixé à 1 m. en ville;
- désormais, tout vélo doit être muni de jour comme de nuit d'un dispositif réfléchissant à l'avant, en plus des obligations de visibilité et d'éclairage déjà existantes.

(décret n° 98-828 du 14 septembre 1998, JO du 16/9, texte intégral disponible au local)

C.D.

Quand le Gouvernement s'intéresse aux 2 et 3 roues (ou le Décret du 14 septembre 1998)

Ce texte comporte quelques modifications du Code de la Route et mon attention a été attiré par l'importance donnée aux cycles à 3 roues. Il faut y voir sans doute une influence asiatique du pousse-pousse.

Toujours est-il que l'article R.1, dans la mesure où il vise les pistes cyclables paraît désormais réserver celles-ci aux « cycles à 2 ou 3 roues » au lieu des "cycles et cyclomoteurs".

Gare aux cyclomoteurs

Il est vrai que des dérogations peuvent être accordées par les autorités de police au profit de ces cyclomotoristes dès lors qu'il ne sont équipés que de 2 roues et n'ont ni side-car, ni remorque.

En cas de dépassement, une subtilité apparaît dans la mesure où, s'il s'agit de dépasser un cycle (toujours à 2 ou 3 roues), il ne faut pas s'en approcher à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération.

Les automobilistes seront ainsi bien inspirés de prendre leur centimètre et de bien calculer leurs distances (article R. 14).

Sans doute est-ce pour permettre l'implantation de nouveaux feux de signalisation. Toujours est-il que des feux décalés et distincts pourront être implantés aux intersections pour le seul bonheur des cyclistes et cyclomotoristes (article R 28.1).

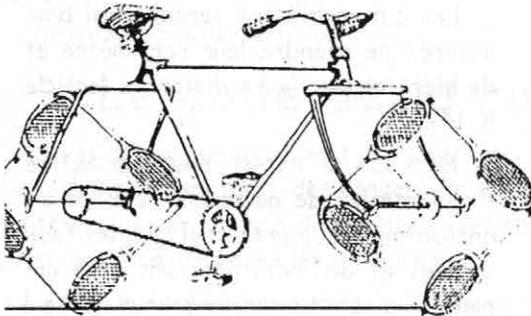
Et voila une innovation!

Gare aux piétons ! (article R 190)

"Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes. sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons". Je ne vais pas défendre le piéton contre le cycliste car je suis persuadé que ce dernier fera preuve de toute la prudence que l'on attend de lui.

Cependant, les zones piétonnières risquent d'être de moins en moins piétonnières tant les dérogations s'accroissent au profit de certaines catégories de véhicules.

Il est vrai que le cycliste devra circuler au pas, mais alors, est-il encore vraiment un cycliste ou un "semi-piéton" ?



Vélo-raquette, dédié à tous les automobilistes coincés dans leur voiture parce qu'il est tombé, oh catastrophe, 5 cm de neige au mois de janvier !!!

Ne serait-il pas plus raisonnable de privilégier les pistes cyclables, mais cela coûte plus cher.

Attention aux lumières

- Plus de vélos sans lumière (art. R196)

Que ce soit de jour ou de nuit, tout cycle doit être muni de dispositifs réfléchissant à l'avant, à l'arrière et latéralement.

Cependant, cette disposition, pour entrer en vigueur, devra faire l'objet d'un arrêté du Ministre des Transports.

- Bienheureux enfants (art. R 196)

S'ils ont la chance d'être âgés de moins de 8 ans, et s'il savent conduire un cycle (qu'il soit à 2 ou 3 roues), ils pourront utiliser les trottoirs, mais à condition de rouler sagement au pas, et de ne pas bousculer les piétons.

Cependant, je m'interroge sur la situation du vélo équipé de 2 roues auxiliaires. Cela fait 4 au total!

Telles sont les principales innovations découlant du Décret du 14 septembre 1998. Ce n'est vraiment pas la révolution mais..... quand même..... on s'intéresse à nous.

Par contre, j'attends toujours de savoir ce que sont les rollers et ont-ils le droit de circuler sur les trottoirs ou dans les zones piétonnières, à supposer qu'ils puissent se déplacer "au pas"

J.J Triplet
Avocat honoraire
Ancien Bâtonnier

Tous militants!

Lors des braderies, nous sommes souvent interpellés par des cyclistes qui voudraient agir pour dénoncer tel ou tel problème et ne savent pas comment s'y prendre.

La démarche est simple: vous écrivez au Maire de la commune concernée et éventuellement au Président de la Communauté urbaine si la voie est en agglomération et/ou au Président du Conseil Général si la route est une voie départementale. Vous pouvez nous envoyer une copie de vos courriers afin que nous puissions relayer votre demande.

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.

L'OURS

« L'Heurovélo, journal détaillé »

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 23-24, 10F le numéro.

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

sommaire

VI-VE - LA - BA-GNOLE!	2
« Pour dissoudre les embouteillages, supprimons les routes »	3
Deux nouveaux à l'ADAV!	4
Agressifs ? Non, déterminés!	5
Forum PD.U d'octobre 1998. 7	
Véloboutique.	9
Assemblée Générale 1999.	9
Véloroutes et Voies vertes. 10	
Les brèves de Jean.....	11
"Martine fait du vélo"	13
BP Est + Parkings= Tout ce tient !! ..	15
Le code de la route nouveau...	16
Tous militants!.....	19

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

M. Jean
DEWAVRIN
Correspondant Local ADAV je ne
8, rue du Quesnelet
59370 MONS EN BARŒUL

