

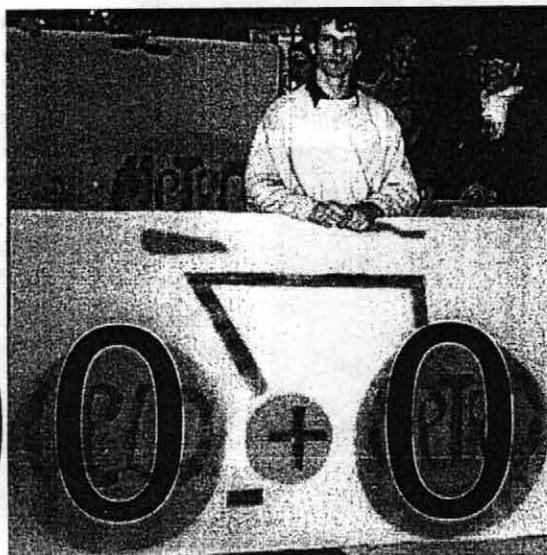
Le journal *dérailleur*  
**L'heuro** *VEZO*

Hiver 99/2000

numéro 28

Meilleurs vœux pour l'an

2000



Sommaire

en

page 14

**ASSEMBLEE GENERALE DE L'ADAV**

**LE VENDREDI 28 JANVIER 2000**

**(VOIR ENCART INTERIEUR)**

## Imaginons l'an 2000...

Il y a de cela une trentaine d'années, j'étais en cinquième et un sujet de rédaction m'invitait à "imaginer la vie en l'an 2000". Une rapide rétrospective suffisait à libérer mon imagination : en 1897 Clément Ader vole sur cent mètres, en 1927, Lindbergh parcourt plus de 10 000 kilomètres au-dessus de l'Atlantique et en 1969, l'homme est capable de parcourir 360 000 kilomètres pour poser le pied sur la lune. Cela ne faisait au-



Vélo-hélicoptère (1936)  
 cun doute, en l'an 2000, on aurait tous une espèce de sac-à-dos-à-propulseur qui nous emmènerait partout sans effort dans les airs.

A l'heure des vœux de bonne année 2000, la réali-

té est tout autre, les lois de la pesanteur sont redoutables; cloué au plancher des vaches l'homme n'a rien inventé pour se déplacer depuis une centaine d'années. Soucieux de confort et de moindre effort, il a juste à sa disposition l'automobile qui lui fait payer fort cher le service rendu : atteintes à l'intégrité physique par la pollution, les accidents de la route et le manque d'exercice, à l'intégrité psychologique par le bruit et le stress à la qualité de la vie par sa prolifération en ville et ailleurs.

Il y a trente ans, qui aurait pu imaginer que techniquement, le mode de déplacement le plus au point serait toujours le vélo? Une étude parue dans *Sciences et vie Junior* du mois de décembre le présente ainsi comme "l'engin le plus efficace du monde": il offre en effet un rendement compris entre 81 et 98.6%. A titre de comparaison, celui d'un moteur de voiture est de 35 % et celui des muscles de 30%. Si l'on tient compte de l'énergie à dépenser pour

se transporter, soi et son mode de transport, on obtient des chiffres encore plus impressionnants puisque, avec la même quantité d'énergie, un cycliste va trois fois plus loin qu'un piéton et quarante fois plus loin qu'un automobiliste!

Malgré l'évidence des chiffres et celle des avantages du vélo, nous passons parfois pour des farfelus... il est vrai que le quart du prix d'une voiture est consacré à la promotion d'un mode de transport qui relève plus de motivations irrationnelles voire pulsionnelles que rationnelles : le besoin de dominer, de se distinguer tout en restant dans la norme n'ont que rien à voir avec la nécessité de se déplacer.

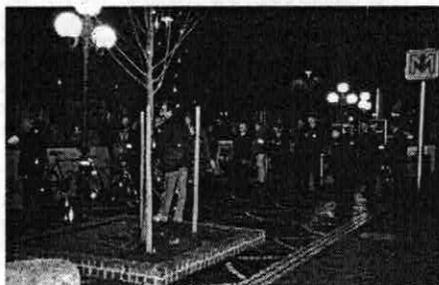
Nous espérons qu'an l'an 2000, vous continuerez à faire route avec nous, à vélo et pour le vélo et vous souhaitons une excellente année vélocipédique.

J-P V

## Des vélos dans le métro!

Tel était le thème de notre manifest'ation de décembre. Nous savions Transpole intransigeant et extrêmement vigilant sur ce point. Le problème était de contourner cette interdiction tout en sachant que les caméras de Grand Frère Transpole permettent de détecter aisément un vélo, d'envoyer rapidement des contrôleurs, et de délivrer des amendes de 780 Francs... que les finances de l'ADAV ne permettent pas de prendre en charge.

Nous avons donc imaginé une action festive: le but était d'inaugurer le record du plus grand nombre de vélos transportés dans le métro. Nous comptons sur une autorisation exceptionnelle et pensions prouver ainsi qu'il était tout à fait faisable a fortiori de transporter un ou deux vélos dans le métro.



Transpole,  
toujours à l'écoute de ses clients.

Malheureusement Transpole n'a pas le sens de la fête et a refusé toute autorisation. Pour contourner l'obstacle, Julien Dubois et Damien Teulière ont fabriqué de magnifiques gabarits-vélos

en carton (cela changeait des gabarits-voitures de l'an dernier)!

Des adhérents membres de l'Orchestre National de Lille nous ont accompagné avec altos, violoncelle et tuba -autant d'objets interdits dans le métro- pour montrer l'absurdité d'un règlement qui interdit tout objet de plus de 75 cm de côté!



Vrais et faux vélos...

Le jour venu, Transpole avait sorti le grand jeu: une petite dizaine de "gros bras" avaient été mobilisés pour l'occasion. En fait c'est le seul type de contact que nous ayons jamais eu avec eux! Les forces de l'ordre, s'attendant au pire avaient dépêché de nombreux policiers. Dans un premier temps, les musiciens de l'Orchestre National de Lille (Mireille Viaud, Lionel Part, Catherine Martin et Hervé Brisse) sont passés sans encombre avec leurs instruments pourtant volumineux alors que les vélos ont été fermement bloqués.

Puis nous sommes descendus avec nos vélos en carton. Il était 21 heures. Désolés pour les couche-tôt mais on voulait tester la validité de nos revendications

en utilisant les heures creuses. De fait, dans la rame, les places libres étaient nombreuses. Nous avons réussi à faire entrer 13 vélos en carton sans gêner les autres usagers. Ceux-ci se montraient même tout à fait compréhensifs.

13 vélos dans le métro...



Nous n'en resterons pas là, nous avons contacté le secrétariat de Paul Astier (chargé du Plan de Déplacements Urbains) afin qu'il provoque une réunion sur ce thème entre la CUDL, Transpole, la Préfecture (concernée par les modifications de règlement) et l'ADAV. Cette action, évoquée sur RTL, Fréquence Nord et M6 a eu des retombées médiatiques intéressantes qui font qu'il sera difficile d'ignorer le problème !

J-P V

P.S: Nous voulions prévenir les militants inscrits sur la chaîne téléphonique, mais débordés par les problèmes d'organisation pratique, nous n'avons pas eu le temps de le faire pour tout le monde. Alors, si quelques volontaires voulaient bien se charger d'une partie de cette chaîne téléphonique, cela nous arrangerait bien !

Le vélo...  
...une matière dangereuse,  
selon le règlement de Transpole !!



Stéphane Erouart est un jeune étudiant en médecine. Rien ne le prédisposait à devenir un adepte de la petite reine. Quand on habite Carvin et que l'on doit se rendre quotidiennement à Lille, le vélo n'apparaît pas comme une solution allant de soi. Et pourtant, grâce à la formule train + vélo Stéphane a découvert peu à peu la bicyclette. Ses débuts furent source de nombreuses mésaventures liées autant au manque d'expérience qu'au manque d'aménagements, de civisme des automobilistes ou de mesures en faveur des cyclistes.

Si l'ADAV conseille les nouveaux cyclistes (je vous recommande à ce propos l'excellent "guide de bonne conduite" créé par la Fubicy), intervient auprès des élus... Stéphane a pris le parti d'en rire. Il aurait pu intituler sa série "les tribulations d'un cycliste en ville"; il lui a donné le titre de "cyclofan", ne retenant du vélo que les côtés pratiques, le sentiment de bien-être, d'autonomie... et les économies qu'il procure; enthousiaste, il a même convaincu trois étudiants à procéder comme lui!

Aux élus responsables ignorant le quotidien des cyclistes à prendre les mesures qui s'imposent... A nous de nous amuser en retrouvant des situations déjà rencontrées... ou évitées de justesse !

CYCLOFAN : VOIR PAGE 24

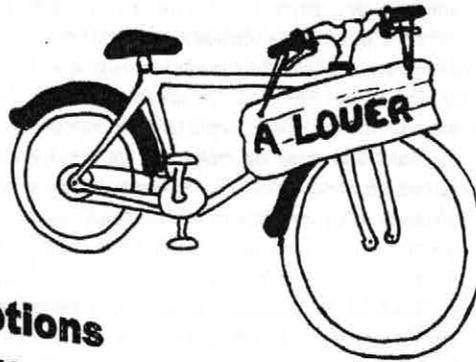


L'Association Droit Au  
Vélo et  
le Comité Charte pour  
l'Environnement Propo-  
sent



**LOUEZ UN VÉLO POUR 250 F  
DE DÉCEMBRE 99 À JUIN 2000\***

Offre réservée  
aux étudiants



**Renseignements et inscriptions  
Association Droit Au Vélo  
03 20 86 17 25**

\* adhésion à l'association comprise

**Attention !**

- Réservation obligatoire par téléphone.
- Retrait des vélos le mercredi de 16h00 à 18h00. (Sur rendez-vous les autres jours de la semaine)
- Pièces à fournir pour la location : un chèque de caution de 1000 F, carte d'étudiant et une pièce d'identité.

**Les vélos sont à restituer au plus tard le 14 juin 2000**

## Doit-on renoncer au vélo l'hiver ?

Chaque année, en août et septembre, nombreux sont ceux qui veulent prolonger les vacances d'été en se déplaçant quelque temps à vélo. Cette année, le beau temps aidant, ces prolongations ont fini par devenir habitudes, mais désormais, il fait froid, il pleut, il gèle ou il neige parfois alors... on descend le vélo à la cave.

Pourtant, les obstacles de la mauvaise saison peuvent être facilement surmontés. Il suffit d'abord de s'équiper pour affronter le froid et la pluie. La prochaine fois que l'on achètera un manteau, on s'efforcera de le choisir bien chaud, imperméable mais permettant à la peau de respirer, couvrant bien le bas du dos et très voyant pour la sécurité passive. Allez, on peut même se faire un petit plaisir et anticiper cet achat: de toute façon il sera remboursé par les économies que l'on fera en allant travailler à vélo. Les motards continuent à rouler en hiver alors, un cycliste bien couvert qui roule moins vite et se réchauffe en pédalant doit pouvoir en faire autant!! Il suffit de garder en réserve un pantalon imperméable qui protège si possible aussi les chaussures et on est paré pour affronter la pluie et le froid (accessoire en vente à vélo Boutique par le biais de l'ADAV).



Si l'on n'a pas de manteau imperméable ou que l'on n'aime pas trop les couleurs voyantes, on peut emporter avec soi une cape contre la pluie (200 F à VéloBoutique). C'est très pratique... sauf pour indiquer un changement de direction ou repérer les vitesses sur le guidon, mais c'est très efficace, surtout quand la capuche dispose de fenêtres latérales qui permettent de conti-

nuer à voir derrière soi. Cela permet en outre au corps de respirer. Il est préférable de compléter cette cape par une paire de bottillons ou de guêtres en tissu imperméable qui protègent les chaussures et les bas de pantalon.. mais qui sont plus longues à enfiler. On se sent alors bien à l'abri sous sa petite maison, on retrouve des sensations d'enfance à circuler sous la pluie... et on n'est même pas mouillé !!



En outre, s'il pleut souvent en hiver, il ne pleut pas constamment. Sur un trajet d'une demi-heure effectué à heure fixe tous les jours il ne pleut qu'une douzaine de fois par an. Afin de rester détendu, il est préférable de ne pas partir à la dernière minute et de rajouter cinq minutes nécessaires pour s'équiper et cinq autres pour se refaire une beauté en arrivant. Petit conseil pratique: J'installe à demeure mon équipement anti-pluie dans mes sacoches et dans un grand sac en plastique : ce plastique me permet de protéger mon carter et de transporter après-coup ma cape mouillée.

Le vrai problème reste le verglas et dans une mesure moindre, la neige. Certaines années, le problème ne se pose pas. Quand on a le moyen de faire autrement, mieux vaut prendre les transports en commun ou se déplacer à pied si la distance n'est pas trop longue. Ne comptons pas trop sur la voiture: elle n'est pas forcément plus fiable que le vélo (il suffit pour s'en convaincre d'en toucher deux mots aux automobilistes bloqués la nuit du mercredi 16 décembre sur le magnifique Boulevard Périphérique Est). Posséder une voiture uniquement pour affronter un hy-

pothétique verglas n'est donc pas un bon calcul d'autant qu'il existe en pareil cas des solutions cyclables : rouler au pas sur les trottoirs et abaisser le plus possible le centre de gravité du vélo pour assurer une tenue de route optimale (on descend la selle, on charge les sacoches plutôt que le porte-bagages et on dégonfle légèrement les pneus -Jean ne m'en voudra pas!). Si possible, mieux vaut utiliser un vélo de femme qui permet de poser plus facilement pied à terre. Si l'on a choisi de rouler sur la route, mieux vaut occuper le milieu de sa voie pour éviter des dépassements dangereux, quitte à s'arrêter périodiquement sur le bas-côté pour laisser les voitures nous dépasser. On fera également attention aux virages que l'on négociera en tournant le guidon très délicatement (la seule chute que j'aie dû déplorer sur le verglas s'est produite dans cette circonstance). Evidemment, il faut alors rouler très lentement, porter si possible un casque et multiplier son temps de parcours par deux; c'est en fait la précipitation qui est source de danger. Si le risque de chutes est supérieur à la normale, celles-ci se faisant à faible allure sont moins dangereuses.

Le vélo en hiver n'est pas seulement synonyme de lutte contre les désagréments;

comme en été, il offre de réels plaisirs surtout par temps froid, sec et ensoleillé. Il nous permet en outre de vivre un peu dehors, de respirer le grand air et même de vivre une petite aventure lorsque les éléments sont contre nous. Quand des collègues m'interpellent en disant: "tu as eu du courage de venir à vélo par ce temps", j'ai peine à leur faire comprendre que cela me procure beaucoup plus de plaisir que de désagrément...

Ces personnes qui s'étonnent qu'on ose affronter la pluie, le vent ou la neige dans le Nord raffolent pourtant de randonnées en ski de fond et rêvent de trekking dans l'Himalaya ! Je trouve que passer de la maison à la voiture; de la voiture au bureau, du bureau à la voiture et de la voiture à la maison et ce, pendant plus de six mois est tout bonnement déprimant. Profitons plutôt autant que faire se peut de la lumière du jour, sollicitons physiquement notre corps, évacuons les tensions plus vives en hiver, bref équipons-nous, équipons notre vélo et en avant !

J-P V

#### Extrait du catalogue Vélo-Boutique (voir bon de commande page 9)

Cape Hock « Eco-Pratiko » : cette cape répond aux exigences écologiques des cycliste. Imperméabilisée à l'aide d'une cire naturelle, elle propose le même confort d'étanchéité que ses confrères plastifiés. Les coloris très modernes (olive/jaune/marine) sont un peu moins visibles, mais la cape est équipée d'un triangle réfléchissant au dos (voir photo page 6).  
Tailles L-XXL ..... 345 F.

Jambières Hock « GamAS » : Complément idéal de la cape, facile à enfiler à l'aide d'une fermeture éclair, ces jambières maintiennent vos chaussures au sec et couvrent la jambe inférieure au tiers. Avec triangle réfléchissant 3M. Tailles XS(36-37), S(38-38 ½), M(39-41 ½), L(42-44 ½), XL (46-47), XXL(48). (photo page 6) Coloris bleu nuit ..... 135 F.

## Jour de fête

Après avoir laissé Dunkerque, Calais ou Amiens prendre les devants en 98, Lille a cette année participé à la journée des villes sans voitures le 22 septembre dernier. Il fallait attendre l'hypercentre avant d'en pouvoir mesurer les effets, mais cela valait le détour. Imaginez une ville où pour une fois les enfants, les personnes âgées, les piétons les cyclistes et les rollers sont rois. La plupart en avaient si peu l'habitude qu'ils utilisaient les trottoirs comme à l'accoutumée laissant la rue Nationale sous-utilisée. Les usagers des autobus pouvaient bénéficier d'une vitesse d'exploitation intéressante et d'un tarif encourageant. Quelques automobilistes pour une fois minoritaires tentaient d'exister en klaxonnant ou en faisant crisser leurs pneus. Peut-être avaient-ils peur d'être à jamais boutés hors de la ville? De fait, on pouvait mesurer ce que l'on perd au quotidien en vivant dans des villes sans silence, sans air pur,

sans sécurité, sans réelle possibilité de se déplacer agréablement. Les usagers du métro, condamnés à voyager sous terre, encadrés par une police très présente, se sentaient un peu exclus de la fête qui se donnait plus haut. Je me souviens au passage qu'un des premiers combats de la M.N.E fut de militer pour le tramway aux dépens du VAL... mais il était alors trop tôt!! Certains rêvaient fête plus massive encore, un gigantesque carnaval de la mobilité. Ils ont été un peu déçus. Même multipliés par trois ou par cinq, les cyclistes n'arrivaient pas à occuper tout l'espace. L'automobiliste n'a pas cette discrétion. Il s'agissait en outre d'une première qui en avait effrayé plus d'un: si certains futés ont profité de cette journée pour découvrir Lille en train + vélo, d'autres ont demandé une journée de congé de peur de vivre "l'apocalypse"; un responsable du Conseil régional a même annulé une réunion en centre ville au lieu de compter

sur le train! A l'inverse, l'ADAV a recueilli plusieurs centaines de signatures pour l'institution d'une journée sans voitures par mois... Pour changer les habitudes, une journée par an ne suffit pas; il avait fallu une grève de plusieurs jours en décembre 95 pour que les Franciliens essaient le covoiturage ou le vélo. En tout cas, à Lille, les récriminations furent limitées. Seuls certains commerçants ont protesté: ils ont pourtant tout intérêt à favoriser piétons et cyclistes pour conserver la clientèle de proximité au lieu de laisser les automobilistes fuir dans les centres commerciaux situés à la périphérie. Là encore, il est un peu trop tôt pour faire changer les mentalités. La dimension festive fut toutefois bien présente, surtout aux abords de la Grand Place. La Sécurité Routière et l'ADAV ont permis de surmonter les peurs de la circulation à vélo en ville; une visite des aménagements cyclables de Lille donnait l'oc-

casation d'apprécier les efforts déjà faits par la ville et qui ne demandent qu'à faire école; même l'Automobile Club était de la partie, refusant l'interdiction totale de la voiture en ville mais reconnaissant implicitement la part trop grande occupée par elle. J'ai retenu deux témoignages, celui de ce papi âgé de 74 ans qui m'a dit: " Cela

fait quatre ans que je n'étais pas remonté sur un vélo; c'est bien"; à l'autre bout de l'échelle des âges, circulant à vélo rue Nationale un enfant interrogeait sa mère en ces termes: "Mais maman, c'est bien le vélo?!!" étonné de ne pouvoir en faire plus souvent. En attendant septembre 2000, la journée sans voitures a d'ores et déjà permis de

constater qu'à Lille il n'y a pas de réelle opposition à la limitation de la voiture en ville. Il ne reste plus qu'à promouvoir les modes de déplacements doux par une politique d'aménagements pérennes.

J-P Verhille

Vous désirez commander les articles présentés sur cette page 7 Rien de plus simple !

Envoyez-nous le bon de commande, accompagné du règlement par chèque à l'ordre de l'ADAV.

L'ADAV se charge de la commande et vous préviendra dès réception de votre colis que vous pourrez retirer au local. D'autres articles sont disponibles sur le catalogue VéloBoutique que vous pouvez consulter au local de l'association.

COMMANDE. A renvoyer à :

Association Droit Au Vélo (ADAV), 23 rue Gosselet, 59000 LILLE. tél. 03 20 86 17 25.

Nom ; Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal, Ville : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_

Réf.	Articles, couleurs, tailles	Qte.	Prix/unité	TOTAL
			Somme	
			TOTAL :	

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

# L'homme qui tuait des voitures.

Passionnant ce récit, Nicolas cycliste et internaute parisien passe à l'action directe ! Allez, quelques extraits pour vous donner l'eau à la bouche :

"Je pédalais en position de poursuiveur sur la piste de Sébasto. A ma gauche le flux de métal hoquetait à petite allure. J'étais un Sioux qui remontait un troupeau de bisons en toisant les toisons avant de choisir la bête qu'il va sacrifier. Laquelle aurait l'honneur de baptiser mon arme blanche ? Cette Smart ridicule conduite par une pouffiasse poudrée scotchée à son portable ? Cette Volvo grisâtre et son hôte aux cheveux assortis concentré sur une minutieuse cérémonie de curetage nasal ? Cette Alfa Roméo noire immatriculée en Eure-et-Loir et sa famille nombreuse de Beaucerons repus au teint rouge et au regard buté ?

Je pensais élire ma première victime. Celle ci se porta volontaire. Une BM bien sûr. Le feu venait de virer au vert au croisement de Réaumur. Je filais droit vers le Nord quand la mauve teutonne, turgescence métallisée, carcasse froide, ventre chaud, entrepris de faire crisser ses pneus pour bifurquer vers l'est. Queue de poisson. Faute. Mes freins ont couiné le temps d'un battement de cœur. Puis mon pouce a cliqué 2 vitesses inférieures afin de prendre de l'élan." Fin de citation.

Quelques jours plus tard Flash d'info de France Inter de 11 h ( extraits ) :

"Sachez enfin que les cotations des titres de Renault et de PSA ont été suspendues à la Bourse de Paris. Les actions des constructeurs automobiles français étaient, en effet, en baisse respectivement de 7 et de 11 % à l'ouverture".

Un tour vers le Capitole : Sud Radio 12 heures :

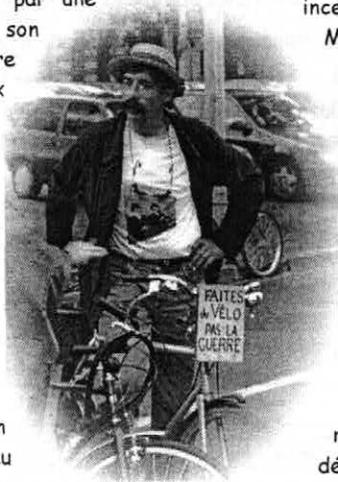
"Et Toulouse aussi ! Après Paris, Strasbourg, Nancy, Lille, Quimper et Pessac en Gironde, des voitures viennent d'être incendiées dans le quartier du Mirail. En centre ville, ce sont quelques centaines de cyclistes masqués qui ont pris possession des environs du Capitole en décrétant le centre ville piétonnier. Les véhicules sont bloqués par quelques barricades. Les forces de l'ordre quadrillent le secteur".

C'est tout de la même veine du début à la fin ! Ce roman est un cocktail détonnant: correspondances

par email, par poste ou par téléphone portable.

Verlan à tous les chapitres,

médias manipulés, police ridiculisée, automobilistes terrorisés ( tiens la peur changerait elle de camp ? ) Un commissaire de police chez un psy, une jeune journaliste ambitieuse, un détecteur de mensonges Hight tech sorti tout droit des labos du CEA, bataille de rue entre CRS et lacrymos d'un coté, cyclos et rollers mobiles et insaisissables avec clous, cocktails Molotov et rayons de la mort de l'autre, même la mafia russe s'en mêle involontairement



Faites du vélo, pas la guerre

pour brouiller les pistes ( pas cyclables du tout ).

Enfin on est tout de même soulagé que ce ne soit qu'un roman. Mais quel est le cycliste urbain qui n'a pas été effleuré par de telles pensées après avoir subi une queue de poisson ou l'ouverture inopinée d'une portière ou encore avoir buté sur une seuké ( je me lance en verlan ) ventouse occupant indûment sa bande de bitume ? Vraiment ce récit ne laisse pas indifférent qu'on soit piéton cycliste ou automobiliste. Finalement, Nicolas j'arrive presque à le trouver sympathique.

PS : Si vous voulez savoir combien de victimes, lisez le bouquin, je vais quand même pas tout raconter !!!

Si vous souhaitez vous procurer ce polar d'Eric le Braz

Editions Pétrelle

24, rue Pétrelle 75009 Paris

tel (33/0) 1 40 16 66 10

Fax (33/0) 1 40 16 66 07

## Chanson Vroum ! Vroum ! Tût ! Tût !

L'ADAV a l'honneur et le plaisir de vous présenter une chanson d'un de ses adhérents : M. Xavier ALMOYNA.

Attention !!! Amoureux de l'automobile ne lisez pas ce qui suit !

VROUM ! VROUM ! TÛT ! TÛT !

Mettez un génie au volant

Voyez comme son Q.I. descend

Il se conduit comme un crétin

Et perd son raisonnement humain

VROUM ! VROUM ! TÛT ! TÛT ! (4 fois)

Y'a moins de sages que d'imbéciles

Qui conduisent des automobiles

Ca en surprend encore certains

Qu'ils se conduisent en assassins

VROUM ! VROUM ! TÛT ! TÛT ! (4 fois)

Vous avez sans doute remarqué

Plus la cylindrée est élevée

Plus l'cerveau d'celui qui conduit

Fait preuve d'un fonctionnement réduit

VROUM ! VROUM ! TÛT ! TÛT ! (4 fois)

Laisser sciemment des tarés

Conduire des BMW

C'est confier des fusils chargés

A des chimpanzés enragés

VROUM ! VROUM ! TÛT ! TÛT ! (4 fois)

Moi même quand je suis sur la route

J'suis bien plus con y'a pas de doute

Pour rester qu'à demi crétin

J'voyage en vélo ou en train

VROUM ! VROUM ! TÛT ! TÛT ! (4 fois)

Paroles et musiques : Almoyna

Extrait du CD "Jeux de billes, jeux de guerre"

en vente à la FNAC de Villeneuve d'Ascq ou

chez "Rockmitaine, 112 rue des Postes à Lille

## Les brèves de Jean

### BP Est

Lors de la réalisation du périphérique Est de Lille, les techniciens de la D.D.E ont été capables de réaliser un ouvrage dantesque voué au trafic motorisé (jusqu'à 5 voies par endroits et par sens).

Pour le réaménagement de l'ancien périphérique, l'ADAV réclame désespérément le maintien des pistes cyclables (pour les cyclistes "cools" et appréciant la tranquillité) en plus des bandes cyclables (pour les cyclistes pressés) déjà prévues.

Refus de la mairie de Lille et indifférence de la DDE.

C'est sûr, le développement du trafic cycliste ne peut passer que par une évolution des mentalités. Il y a encore du boulot !

Les piétons ne sont pas mieux lotis. Ils sont invités à se promener au milieu de cet axe avec, de chaque côté 2 voies routières : tranquillité assurée.

En résumé, Lille, après avoir réalisé la place de Valladolid (lieu où il ne fait pas bon rester), va créer le boulevard où il est particulièrement désagréable de déambuler.

L'intérêt de ce trottoir au beau milieu est de créer un sas pour les voitures qui tournent à gauche.

### Les voies de la CUDL sont impénétrables !

Dans ma rue, je vois régulièrement un véhicule (de fonction) de la CUDL stationné du soir au matin. La station de métro "Mairie de Mons" se trouve à 4 minutes du lieu de stationnement de l'auto. L'immeuble de la CUDL se situe à 5 minutes de la station "Lille Europe". La ligne n°2 dessert ces deux stations.

Conclusion : en proposant des voitures de fonction à ses salariés, la CUDL espère les inciter à prendre le métro.

Ils sont balèzes, à la CUDL !!!

## Les brèves de Jean Pierre

08.00.05.15.66:

### Numéros gagnants?

Depuis janvier 1994, un numéro vert a été mis à la disposition des Lillois pour répondre immédiatement ou par courrier à tout problème rencontré. L'appel est gratuit, alors, n'hésitez pas à faire part des difficultés rencontrées dans nos déplacements à vélo dans Lille. Faites-nous parvenir une trace écrite de vos interventions; nous les relayerons... lorsque la Mairie de Lille daignera nous convoquer pour un "Groupe de Travail

Vélo": depuis de nombreux mois, cette instance a suspendu son fonctionnement.

### Conseil Communal de Concertation

Cette commission extra-municipale a été créée après les dernières élections municipales pour associer la société civile à la bonne marche de la ville. L'idée est séduisante : on regroupe des représentants de syndicats, d'associations, du monde économique.. pour

éclairer le conseil Municipal dans ses choix.

Philippe Tostain représentait l'ADAV au sein de cette instance. Il avait fait voter -à l'unanimité s'il vous plaît - plusieurs motions. La dernière en date concernait la requalification de l'ancien Boulevard Périphérique Est<sup>1</sup>. Celles-ci n'ayant jamais abouti, il ne s'est pas trouvé de volontaire pour participer à des réunions où l'on parle dans le vide. L'ADAV a donc démissionné de cette instance.

## Le vélo, c'est culturel

L'argument est souvent avancé par les élus qui ne souhaitent pas prendre de mesures en faveur du vélo et à qui nous présentons l'exemple de la Hollande. Marc Santré avait déjà fait remarquer qu'Halloween n'était pas dans la culture des habitants de la région, mais qu'une campagne médiatico-commerciale bien menée l'avait en deux ou trois ans imposé à la France.

J'étais allé à Florence il y a une quinzaine d'année, les scooters y abondaient, mais il n'y avait aucun vélo. Cette année, j'y suis retourné et quelques aménagements cyclables (parkings pour vélos et contre-sens cyclables) ont suffi à modifier les habitudes des Italiens que l'on dit pourtant farouchement attachés à la vitesse et à la voiture -là encore en s'appuyant sur des a priori culturels-. Ainsi, en centre-ville, le nombre de vélos a quasiment rattrapé celui des scooters et des automobiles.

## Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains de la CUDL a été adopté en octobre dernier. Il

comporte notamment un schéma directeur vélos et une charte Piétons-vélos fort intéressante.

Nos regrets sont qu'il n'y a pas eu moyens de faire aboutir notre souhait d'autoriser le transport des vélos dans les transports en commun aux heures creuses, ni celui d'obtenir le vote d'un budget spécifique "vélos".

Demeure une interrogation : le schéma directeur "vélos" concerne de nombreuses routes départementales: le Conseil Général du Nord acceptera-t-il sans sourciller de suivre la politique de la CUDL? On peut l'espérer au vu des contacts déjà eus, mais rien n'est sûr.

## Exemple à suivre....

Nous avons suffisamment fustigé les élus et les techniciens qui ne faisaient pas de vélos pour ne pas nous réjouir de ce que Monsieur Paul Astier, vice-Président de la CUDL chargé du P.D.U ait recruté un chargé de mission qui ne possède pas de voiture mais se déplace à pied, à vélo et par les transports en commun...

Nous croyons savoir qu'elle a même déjà écopé d'une amende initialement très lourde pour avoir transporté son vélo dans le métro, un dimanche afin de quitter plus vite Lille pour aller se balader.

---

<sup>1</sup> Voir brève de Jean en page 12

lourde pour avoir transporté son vélo dans le métro, un dimanche afin de quitter plus vite Lille pour aller se balader.

## Bétisier.

Je vous invite à chercher à rejoindre à pieds la station des près ( ligne 2 ) depuis la station pont de bois ( ligne 1 ) .Tracé rectiligne par le "boulevard de l'auto". Mais pas de trottoir. la logique auto est poussée tellement loin que l'on a mis des panneaux interdiction au piéton ... mais uniquement dans le

uniquement dans le sens des voitures, comme si un piéton ça ne savait que courir après les autos.

En fait je pensais prendre un bus à proximité du centre commercial Cora, et je n'en ai pas trouvé.

Quand je pense à la manière dont on persécute le particulier dans les POS sur des obligations de hauteur de façade, de pente de toit, et que l'on est même pas fichu de faire une route avec des trottoirs dans une zone qui, en plus d'être urbaine, est bornée par deux stations de métro, avec ce que cela signifie d'investissement public. La grande métropole c'est vraiment pas pour demain.

Jean-Pierre Mispelon

Imaginons l'an 2000.....	2
Des vélos dans le métro!..	3
Fiche pratique : doit-on renoncer au vélo l'hiver ?..	6
Jour de fête .....	8
L'homme qui tuait des voitures.....	10
Chanson Vroum ! Vroum !	
Tût ! Tût ! .....	11
Les brèves de Jean .....	12
Les brèves de Jean Pierre	12
Bétisier. ....	14
L'attaque de la DUP de mise à deux fois deux voies de la RN 41.....	15
Comment circulent les cyclistes ? Difficultés et solutions.....	17
Nouvelles Technologies de l'Information et de Communication .....	22
Agenda, infos.....	23

**Bulletin d'adhésion ou d'abonnement**

Je souhaite adhérer à l'ADAV et je recevrais donc le journal Heurovélo :

- Adhésion individuelle .....80f
- Chômeur / Etudiant .....40f
- Couples / Famille..... 150f
- Membre de soutien.....à partir de 150f

Je souhaite recevoir l'Heurovélo mais sans adhérer...40f

Je souhaite participer aux activités de l'ADAV

Je voudrais soutenir financièrement les actions de l'ADAV et je fais un don de ..... francs (un reçu fiscal me sera envoyé).

Prénom : .....

NOM : .....

Adresse : .....

Ville : .....

Téléphone : .....

Profession : .....

Année de naissance : .....

Email : .....

Ci joint un chèque de ..... francs à l'ordre de l'ADAV  
A retourner à l'ADAV, MNE, 23 rue Gosselet 59000 LILLE

...doute car il ne s'agit pas de l'opinion  
ments "habituels". Ceux-ci existent pourtant  
bien, ils ont d'ailleurs été pour certains si-  
...mais cela non  
...plus n'a pas suffi. J'avais reconnu en outre  
...la circulation était rare le long de cet  
...mais en aucun cas perpendiculairement à  
celui-ci. N'a été retenu que ce premier élé-  
ment pour donner raison à la D.D.E.

Malheureusement, l'instruction a été réouverte. La Préfecture-DDE en a profité pour demander à ce que je sois condamné à verser cinq mille Francs... ce qui m'a coûté une nuit blanche et le sentiment qu'on voulait me faire taire par tous les moyens.

Après cette audience, j'ai procédé comme la DDE en envoyant une "note en délibéré", mais la date de la décision officielle du Tribunal laisse supposer que ma note n'a pas été lue. Je vous la livre toutefois.

Une nouvelle audience a donc eu lieu le 7 octobre 1999. Ma requête a été rejetée au

Hallennes, le 11/10/99

Madame la Présidente,

Puisqu'en cette fin de siècle l'homme habitant à proximité d'un axe à grande circulation doit prouver qu'il utilise ses jambes pour être pris en compte, puisque le présupposé implicite de cette nécessité fait dorénavant de la voiture une prothèse inhérente à l'homme alors que ses jambes ne sont plus qu'accessoires tout juste bons à appuyer sur l'accélérateur, le frein ou l'embrayage, je me livre à cette démarche humiliante... et sans doute vaine qui consiste à prouver que certains hommes se déplacent encore sans voiture. Qui sait, au train où vont les choses, l'on nous demandera peut-être de prouver que nous pouvons encore avoir la sotte idée de penser sans ordinateur ou de communiquer sans téléphone?? (....)

Je regrette qu'une réouverture d'instruction, censée être profitable à ma démarche ne m'ait pas permis de m'exprimer de vive voix lors de l'instance du jeudi 7 octobre: convoqué à 9 h 30, je ne pouvais m'imaginer que mon dossier serait traité à 13 h 30!!

## L'attaque de la DUP de mise à deux fois deux voies de la RN 41.

Résumé des épisodes précédents: Le 6 août 1997, nous avons déposé devant le Tribunal Administratif de Lille un recours en annulation contre la Déclaration d'Utilité Publique de mise à deux fois deux voies de la RN 41 (Englos-La Bassée), au motif que le problème du franchissement de l'axe par les piétons et les cyclistes n'avait pas été étudié. Le 1<sup>er</sup> juin 1999, Madame la commissaire du gouvernement nous donnait raison au motif que le problème des piétons n'avait pas été étudié... faisant même remarquer que l'étude d'impact ne consacrait que deux lignes à ce problème... et tout un paragraphe à celui du franchissement de l'axe par les batraciens et les rongeurs!

Malheureusement, l'instruction a été réouverte. La Préfecture-DDE en a profité pour demander à ce que je sois condamné à verser cinq mille Francs... ce qui m'a coûté une nuit blanche et le sentiment qu'on voulait me faire taire par tous les moyens.

Une nouvelle audience a donc eu lieu le 7 octobre 1999. Ma requête a été rejetée au

motif que je n'avais pas prouvé que des piétons traversaient habituellement l'axe. J'avais livré quelques témoignages qui faisaient état de déplacements massifs (plusieurs dizaines de lycéens souhaitant prendre le bus pour aller manifester à Lille) et d'un accident mortel, mais cela n'a pas suffi, sans doute car il ne s'agissait pas de déplacements "habituels". Ceux-ci existent pourtant bien, ils ont d'ailleurs été pour certains signalés dans l'enquête publique, mais cela non plus n'a pas suffi. J'avais reconnu en outre que la circulation était rare le long de cet axe, mais en aucun cas perpendiculairement à celui-ci. N'a été retenu que ce premier élément pour donner raison à la D.D.E.

Après cette audience, j'ai procédé comme la DDE en envoyant une "note en délibéré", mais la date de la décision officielle du Tribunal laisse supposer que ma note n'a pas été lue. Je vous la livre toutefois.

---

Hallennes, le 11/10/99

Madame la Présidente,

Puisqu'en cette fin de siècle l'homme habitant à proximité d'un axe à grande circulation doit prouver qu'il utilise ses jambes pour être pris en compte, puisque le présupposé implicite de cette nécessité fait dorénavant de la voiture une prothèse inhérente à l'homme alors que ses jambes ne sont plus qu'accessoires tout juste bons à appuyer sur l'accélérateur, le frein ou l'embrayage, je me livre à cette démarche humiliante... et sans doute vaine qui consiste à prouver que certains hommes se déplacent encore sans voiture. Qui sait, au train où vont les choses, l'on nous demandera peut-être de prouver que nous pouvons encore avoir la sotte idée de penser sans ordinateur ou de communiquer sans téléphone?? (...)

Je regrette qu'une réouverture d'instruction, censée être profitable à ma démarche ne m'ait pas permis de m'exprimer de vive voix lors de l'instance du jeudi 7 octobre: convoqué à 9 h 30, je ne pouvais m'imaginer que mon dossier serait traité à 13 h 30!!

En cette époque où les animaux bénéficient de plus de sollicitude que les hommes (j'avais même un temps songé demander la création de "Batroducs" ouverts aux piétons!), il me paraît utile de dévoiler la logique de la DDE qui semble conduire -peut-être involontairement- à éradiquer l'homme: on crée des axes sans aménagements qui dissuadent les piétons de les traverser ou de les longer. Il ne reste plus ensuite qu'à dire qu'il n'y a pas de piétons pour rendre cette fois définitivement impossible toute volonté de les traverser ou de les longer.

J'espère que pour reconsidérer le problème, il ne faudra pas attendre l'accident d'un piéton ou d'un cycliste ayant voulu couper au plus court.

Vous remerciant de m'avoir lu, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma plus haute considération..

**La DDE a oublié les piétons, mais ce n'est pas grave**

Nous recevrons donc quelques semaines plus tard les termes exacts motivant le rejet de notre recours "s'il est vrai que l'étude d'impact qui est jointe au dossier soumis à l'enquête publique ne comporte aucune analyse des effets directs ou indirects, temporaires et permanents du projet sur la sécurité des piétons, une telle insuffisance, pour regrettable qu'elle soit, n'est pas de nature à entacher d'irrégularité la décision attaquée dès lors qu'il ne résulte pas des pièces du dossier et qu'il n'est pas établi par les requérants que le projet de mise à deux fois deux voies de la RN 41 qui est située en rase campagne aurait vocation à être emprunté par les piétons ou serait habituellement traversé par ces derniers." Il est précisé également "qu'à supposer même que les conclusions des commissaires-enquêteurs comportent des erreurs d'appréciation et des incohérences, ces dernières ne sont pas par elles-mêmes, de nature à entacher d'illégalité l'arrêté en date du 12 juin 1997."

J'ai essayé de rouvrir les négociations avec la DDE: en vain. J'envisage donc de faire appel de la décision du Tribunal Administratif de Lille. Je ne me fais plus guère d'illusion, mais qui sait, dans quelques années, lorsque s'ouvrira le procès de l'air contaminé qui pourrait bien devenir crime contre l'humanité... (actuellement nous en sommes selon

l'OMS à 17000 morts par an en France du fait de la pollution de l'air; le réchauffement de la planète et la fonte des glaces pourraient bien menacer des pays comme la Hollande), une telle affaire pourra ne pas être inutile.

Madame Brenne Commissaire du Gouvernement - liée au par ailleurs du secrétaire Général de la DDE du Pas-de-Calais(M.Brenne (!)- n'a toutefois pas suivi la D.D.E dans sa volonté de me faire condamner à verser 5000 Francs.

**Bienvenue aux automobilistes !**

En tout cas, les journalistes-porte-parole-des-promoteurs-immobiliers, adeptes de la péri-urbanisation (voir article de Jean Dewavrin en page 12) invitent déjà à faire à faire construire dans ce secteur par le biais du "Mag", journal gratuit de la Voix du Nord tiré à 250 000 exemplaires: "proches de Lille, les Weppes seront bientôt reliées à la capitale des Flandres par une rocade qui verra le jour en 2002. D'où une facilité d'accès qui pèse énormément dans la balance". Cette rocade n'est autre que la RN 41 mise à deux fois deux voies. On vous disait qu'au lieu de gérer le trafic automobile on le générerait... Je pensais pourtant que la loi sur l'air voulait réduire la place accordée à la voiture ?

J-P V.

# Comment circulent les cyclistes ?

## Difficultés et solutions.

Une recherche récente menée par un laboratoire lillois avec l'aide de l'association de cyclistes urbains locale auprès de cyclistes quotidiens de l'agglomération de Lille permet de mieux connaître les conditions de circulation des cyclistes. Pas de doute, il faut être bien décidé ou bien téméraire pour rouler à vélo dans Lille.

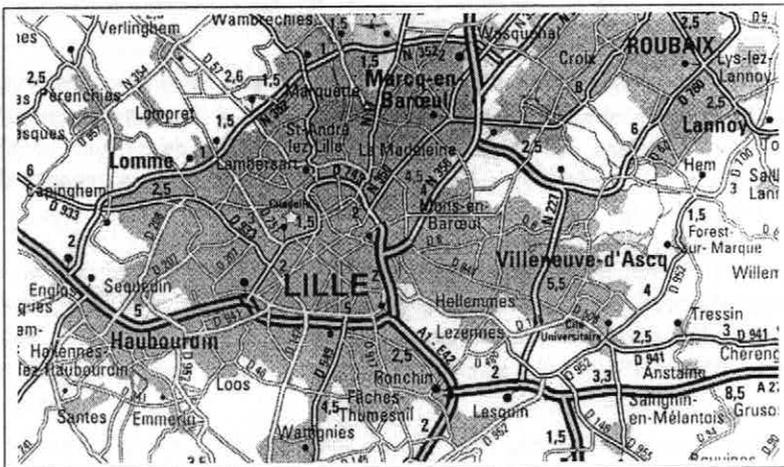
Nous avons demandé à une centaine de cyclistes de l'agglomération lilloise de remplir un questionnaire assez détaillé portant sur un, deux ou trois de leurs déplacements réguliers à vélo (voir le questionnaire reproduit ci-après). La diffusion du questionnaire et le traitement de base des résultats ont été menés à bien par l'association de cyclistes urbains locale : l'ADAV (Association Droit Au Vélo). Ce qui a permis d'obtenir un très bon taux de retour, les coordonnées de presque tous les

enquêtés et

de vérifier la qualité et la cohérence de nombreuses réponses. En revanche, les personnes qui ont répondu sont surtout des cyclistes expérimentés, ce qui biaise un peu les résultats.

La zone étudiée concerne la partie sud de l'agglomération de Lille (tout ce qui est au sud de Roubaix - Tourcoing). Sur les 112 questionnaires recueillis, 12 n'ont pas été retenus pour diverses raisons. L'échantillon est donc exactement de **100 réponses**, 60 hommes et 40 femmes, de moyenne d'âge : 37 ans. Les parcours décrits rue par rue par les cyclistes ont été méticuleusement reportés sur une carte de l'agglomération au 1/10 000, puis les distances à vol d'oiseau et effectives ont été précisément mesurées au curvimètre pour évaluer les allongements de parcours.

de vérifier la qualité et la cohérence de nombreuses réponses. En revanche, les personnes qui ont répondu sont surtout des cyclistes expérimentés, ce qui biaise un peu



## Des déplacements quotidiens

Les déplacements ont une longueur effective moyenne de 3,820 km. La durée des déplacements est en moyenne d'un peu plus de 17 mn, selon les estimations des cyclistes eux-mêmes. La vitesse moyenne des déplacements est donc de 13 km/h. Ce qui est conforme à la vitesse moyenne habituelle des cyclistes, telle qu'elle est connue par d'autres enquêtes (13 à 14 km/h).

Le kilométrage moyen d'un déplacement peut paraître élevé, mais il s'agit de trajets habituels, puisqu'en moyenne, ils sont réalisés 17 fois par mois depuis presque 5 ans. La majorité des déplacements décrits sont du type domicile-travail et sont effectués par conséquent entre 8 h et 9 h. D'ailleurs, la moitié des cyclistes pratique le vélo en ville depuis plus de 10 ans et seulement 8 trajets concernent des cyclistes urbains depuis moins d'un an.

Les trajets effectués sont très souvent décrits comme assez rapides ou les plus rapides, mais ils sont aussi considérés comme peu sûrs et peu agréables. On va comprendre pourquoi.

## Des conditions de circulation dantesques.

En moyenne, sur les 3,8 km d'un trajet, le cycliste ne va rencontrer que moins d'un km d'aménagements cyclables : pistes cyclables, bandes cyclables, couloirs bus-vélo, zones 30, rues piétonnes, trottoirs cyclables (soit 26 %). En revanche, il sera confronté à un trafic intense sur près d'1,4 km (soit plus du tiers du parcours), à un trafic rapide supérieur à 50 km/h sur plus de 900 m (soit le quart du parcours), à du stationnement illicite sur 360 m (10 %) et à un mauvais revêtement ou un mauvais entretien sur à chaque fois 400 m (11 %). Sans compter les sens interdits qu'il faut contourner.

On comprend dès lors que les cyclistes soient nombreux à emprunter les trottoirs (37 trajets concernés) ou les sens interdits (44 trajets concernés) et à brûler les feux : le tiers des feux sont considérés comme de simples cédez-le-passage (68 trajets concernés). On aurait pu craindre pire, surtout au regard de l'assez grande fréquence des carrefours à feux typiquement française : un tous les 388 m, 10 feux et un stop en moyenne par trajet.

**Aménagements et conditions de circulation  
rencontrés par les cyclistes sur leurs trajets**

	Nombre de tra- jets concernés	Longueur moyenne des trajets concernée	
		(en m)	(en %)
<b>Aménagements</b>			
• pistes cyclables	38	287	8
• bandes cyclables	53	430	11
• couloirs bus-vélo	26	141	4
• zones 30	17	24	1
• rues piétonnes	19	88	2
• trottoirs cyclables	6	11	0
• trottoirs interdits aux cycles	37	127	4
• sens interdits (sans contresens cycliste)	44	90	2
• passages souterrains ou passerelles	17	42	1
<b>Conditions de circulation</b>			
• stationnement illicite	53	363	10
• mauvais revêtement	47	390	10
• mauvais entretien	47	409	11
• trafic intense	81	1359	36
• trafic rapide (> 50 km/h)	66	917	24
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>3820</b>	<b>100</b>

**Lecture du tableau.** La première ligne se lit : sur les 100 trajets décrits, 38 comportent des pistes cyclables et en moyenne sur les 3820 m de longueur moyenne d'un trajet, 287 m sont des pistes cyclables, soit 8 %.

### **Des trajets sur les grands axes.**

En étudiant de près les trajets, on constate que certains cyclistes tentent d'éviter les rues les plus fréquentées, mais la plupart se résignent à les prendre pour aller plus vite. **Malgré une circulation intense et un trafic rapide, les trajets s'effectuent principalement par les grands axes.** La priorité est donnée à la rapidité au détriment de l'aspect agréable.

Ainsi, pour se rendre au travail, le parcours du matin est parfois plus direct que celui du soir, explique-t-on dans les « remarques, notes, compléments » demandés. Ce

constat reflète en partie le comportement de la population qui a répondu au questionnaire, à savoir des cyclistes urbains assez expérimentés.

## Passerelle interdite aux cycles.

On découvre également facilement les principaux obstacles auxquels sont confrontés les cyclistes. Ainsi, les accès à la ville sont difficiles : les cyclistes ne peuvent éviter une des grandes pénétrantes de Lille que lorsqu'ils viennent de Lomme et de Lambersart (au nord-ouest), grâce à l'existence de deux passerelles au-dessus de la Deûle. Malheureusement pour eux, celle qui est le plus empruntée, la Passerelle Ory, reste à ce jour interdite aux cycles. Un phénomène de coupure apparaît très nettement entre Lezennes et Ronchin (au sud-est) où la seule possibilité de passage est la rue Sadi Carnot très fréquentée. Pour franchir la Deûle à l'ouest de Lille, des passerelles peu pratiques sont utilisées par la moitié des trajets ; l'autre moitié passe par l'avenue Léon Jouhaux plus rapide mais à fort trafic.

On peut également observer quels sont les rues et les aménagements les plus fréquentés. Ainsi, la place de la Gare de Lille Flandre, la rue Nationale, le boulevard J.-B. Lebas pourtant dangereux, la Grand Place, l'avenue Le Corbusier et d'une façon générale les grands axes sont très utilisés. En revanche, les pistes du Grand Boulevard (vers Roubaix et Tourcoing) et de l'Esplanade (près de la Citadelle au nord-ouest) ne sont pas très empruntées, sans doute à cause de la circulation intense qui les environne. Les boulevards Louis XIV et de la Liberté (4 voies en sens unique en pleine ville) effraye visiblement les cyclistes qui les empruntent peu, malgré une bande cyclable étroite boulevard Louis XIV.

## Un détour moyen normal de 15 à 25 %.

Pour évaluer les allongements de parcours, on peut définir le concept de détour comme le rapport entre la distance parcourue en utilisant le réseau viaire et la distance idéale à vol d'oiseau.

$$\text{détour} = \frac{\text{distance parcourue}}{\text{distance à vol}}$$

Le détour s'exprime le plus souvent en pourcentage d'accroissement de la distance parcourue par rapport à la distance à vol d'oiseau.

On peut démontrer que dans une ville au réseau viaire étoffé, le détour moyen est d'environ 15 à 25 %. Car on va très ra-

vement en ligne droite d'un point à un autre de la ville. Il est normal de contourner divers îlots, bâtis ou non. Mais si le

détour moyen est nettement supérieur à 25 %, cela signifie qu'il existe trop d'obstacles à contourner.

Après calcul, le détour moyen de l'ensemble des 100 déplacements s'établit à 26,1 %. Ce résultat n'est pas très élevé. Il masque en fait de grandes disparités entre quartiers.

Compte tenu de la taille de l'échantillon, on peut répartir les trajets en trois types :

- à l'intérieur du centre-ville de Lille délimité par la ceinture de 12 km des boulevards,
- entre le centre et la périphérie,
- de périphérie à périphérie.

## Un détour moyen élevé en périphérie

Malgré le caractère très grossier de cette typologie, de nettes différences apparaissent (voir le tableau ci-après) :

- la distance parcourue pour les déplacements centraux est deux fois moindre que pour les déplacements radiaux ou périphériques ;
- le détour moyen des déplacements périphériques est de 50 % supérieur au détour moyen des déplacements centraux et radiaux.

Calcul du détour moyen

Type de trajets	Nombre de trajets	Distance à vol d'oiseau (en km)	Distance effective (en km)	Détour moyen (en %)
Centre - centre	31	1,781	2,180	22,4
Centre - périphérie	47	3,691	4,566	23,7
Périphérie - périphérie	22	3,376	4,539	34,4
<b>Ensemble</b>	<b>100</b>	<b>3,029</b>	<b>3,820</b>	<b>26,1</b>

Ce double constat s'explique aisément.

- Les déplacements centraux bénéficient d'un assez bon réseau viaire, malgré de nombreux sens interdits. Confinés au centre, il est normal qu'ils soient assez courts.
- Les déplacements radiaux bénéficient de l'abondance des radiales qui convergent vers Lille. Mais les cyclistes y subissent la pression du trafic, tout particulièrement aux portes du centre-ville.
- Les déplacements périphériques se heurtent au manque de rocade ouverte à la circulation des cyclistes et doivent franchir diverses coupures, notamment les radiales de type autoroutes, voies rapides et voies ferrées. On comprend dès lors que les déplacements à vélo y soient allongés de plus d'un tiers.

Pour conclure sur la qualité du réseau viaire de chaque quartier et des liaisons entre quartiers, il faudrait recueillir un nombre beaucoup plus important de trajets.

## Enseignements

La mesure du détour moyen à travers les déplacements tels qu'ils sont observables suppose une enquête assez lourde auprès des usagers, qui se révèle pourtant pleine d'enseignements.

Il n'était pas évident de trouver un décalage entre les détours moyens selon les types de déplacement, puisqu'il est probable que nombre d'habitants renoncent à se déplacer à pied ou à bicyclette, quand ils s'aperçoivent des allongements et des autres difficultés de parcours. Il semble donc qu'existe toujours un noyau d'usagers irréductibles qui s'efforce coûte que coûte de marcher ou pédaler.

Fort de ce constat, il apparaît toujours très utile de réaliser des enquêtes auprès des usagers, et notamment des « usagers irréductibles » qui ne renoncent pas à la première difficulté, pour découvrir concrètement les obstacles auxquels ils se heurtent.

Et, en effet, on a pu entrevoir à travers cette enquête la richesse des résultats sur les conditions de circulation et les stratégies des cyclistes. Il est impossible ici d'évoquer chaque cas, mais on serait surpris de la variété des situations et des manières d'y faire face.

Cette enquête a été réalisée par Michel ANCEAU, historien-géographe, permanent de l'ADAV, sous la direction de Frédéric HERAN (IFRESI-CNRS).

---

## Nouvelles Technologies de l'Information et de Communication

Bon nombre d'entre vous ont entendu parler d'Internet. C'est aujourd'hui un bon moyen pour accéder à l'information rapidement - sources de financement possibles, textes de loi, documentation... Si vous êtes membre de l'ADAV ( ou d'une association membre de la MNE), le service NTIC (Nouvelles technologies d'Information et de Communication) de la MNE peut vous former à l'utilisation d'Internet pour 10 ou 20 F de l'heure selon les cas ( groupe ou individuel).

Demander Christophe au Centre Régional d'Information et de Documentation. Autre bonne nouvelle, la quasi-totalité des associations adhérentes à la MNE ont enfin une page WEB sur le site de la MNE : <http://asso.nordnet.fr/mnelille> et bientôt accessible par mots clefs.

L'ADAV n'a pas encore de site WEB, mais vous pouvez désormais nous écrire à l'adresse suivant : [adaville@nordnet.fr](mailto:adaville@nordnet.fr)

## Agenda, infos...

### Manifest' action : le samedi 26 février 2000 à Lezennes

A l'appel du CLIC (Comité Lezennois d'initiatives citoyennes), dont sont membres plusieurs adhérents de l'Adav, pour promouvoir les zones 30 et pour qu'elles soient cyclables : en effet, beaucoup trop de réalisations de la Communauté Urbaine sont des zones 30 favorables aux... automobiles, avec des sens uniques, des trottoirs réduits.

L'adav pense qu'il ne doit pas exister de sens uniques pour cyclistes dans les zones 30. Retenez votre samedi matin, l'enjeu est de taille.

Philippe Tostain

### Dynamobile 2000

Après avoir relié Bruxelles à Lille, la randonnée cyclo militante organisée par le Gracq de Bruxelles concernera les trois frontières. Le départ et l'arrivée sont prévus à Bruxelles; une boucle se fera en Hollande, à Maastricht; une autre en Allemagne, à Aix-la-Chapelle. Ce voyage se déroulera entre le vendredi 14 et le dimanche 23 juillet 2000.

La Dynamobile permet de randonner en famille en toute sécurité et de promouvoir le vélo comme mode de déplacement puisque lors de nos haltes nous sommes souvent reçus par des élus. Cela offrira cette année l'occasion de découvrir d'autres politiques d'aménagements cyclables en Europe, le tout pour

un prix tout à fait raisonnable: l'hébergement en salle de sport permet de réduire les coûts du voyage.

Si vous vous sentez l'âme voyageuse ou militante, n'hésitez pas à réserver dès maintenant votre semaine, d'autres informations suivront.

### A Lezennes, restons zen :

A Lezennes, le boulevard de Tournai reste une véritable injure à tous les non-motorisés, cette autoroute intra muros ne propose ni trottoir, ni piste cyclable. Malgré les promesses d'aménagements, pour la saint glin, il est préférable actuellement de circuler sur l'ancienne route Mont de terre/4 cantons. Attention, la rue Saint Amand est une insulte au genre humain (pollution, bruit, danger, etc.).

Sur la liaison Lezennes/Ronchin, l'augmentation du trafic automobile rend cette route très dangereuse car les voies, très étroites rendent difficiles le partage de la route qui ne dispose d'aucun aménagement cyclable. Même les trottoirs sont périlleux : nids de poules, graviers...

La D701 qui contourne Lezennes n'est pas pourvue de pistes cyclables. Sur cet axe, les véhicules roulent généralement très rapidement : pas de priorités latérales, voie bien dégagée.

La construction d'un multiplexe cinématographique proche du magasin Leroy Merlin devrait nous apporter encore plus de voitures, à moins de prévoir une alternative possible...

# CYCLOFAN

Voir page 4

par Stéphane Erosart.

