

L'heuro VELO

n°6

De la part de Pierre Bertrand, adjoint au maire de Lille, chargé de la circulation, lors du colloque de « 59 rue de l'Avenir », le 28 novembre 1992.

A propos du plan de circulation : « Nous faisons étudier par un bureau d'études plusieurs scénarios de trafic pour Lille à l'horizon 2000-2010, depuis un scénario (NDLR : tristement) classique de croissance de la circulation automobile, jusqu'à un scénario de restriction draconienne de cette circulation. »

L'Adav s'inscrit évidemment dans ce dernier scénario, où l'accès à l'hypercentre et aux centres des quartiers serait impossible aux automobiles des particuliers, où le stationnement non résidentiel serait payant, et où la circulation nécessitant la voiture serait rétablie efficacement : livraisons, artisans, taxis, services d'urgence.

A propos du circuit des boulevards :

« La CUDL étudie depuis la rentrée un plan de bandes cyclables le long des grands boulevards et avenues de Lille. Après examen d'un premier projet qui traitait les sections entre carrefours, j'ai demandé que ces carrefours prévoient les mouvements des cyclistes, notamment grâce à des sas, et que tous les accès de Lille, en particulier les ponts au-dessus des voies ferrées et du boulevard périphérique, prennent également en compte le trafic des deux-roues. »

Plus cyclophile que Pierre Bertrand, tu meurs !... A quand la sortie de l'étude finale ? Pourquoi l'Adav n'est-elle pas associée ? (nous disposons de documentation inédite en France.) A quand les premiers aménagements ?

Philippe Tostain

C  
o  
n  
f  
i  
d  
e  
n  
c  
e  
s

# Le courrier des lecteurs



Monsieur le Président,

N'étant pas un sportif en chambre, bien que néophyte à l'Adav, j'aime le vélo par adav... pardon, par atavisme et remercie le petit fûté qui a dégotté les horaires train + vélo. Il en connaît un rayon, car on ne les trouve que dans le cadre des horaires officiels (anciens "chairs") qu'il faut commander... à Paris !

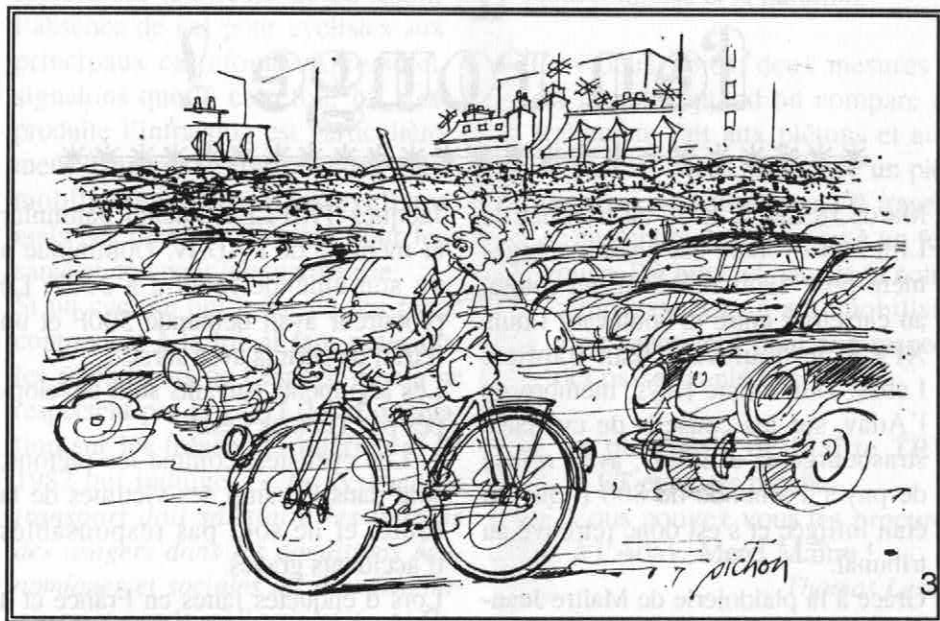
Je ne suis qu'un maillon de la chaîne des adhérents et avais bien des difficultés pour obtenir ces renseignements. On valse air :

Au guichet Renseignements SNCF, après une longue attente à vous tordre les boyaux (pourtant on ne peut pas dire que j'a VTT le bidon !), une j'a-ste demoiselle aux cheveux roue, qui m'a dit travailler en roulement, trouve un trou libre pour me satisfaire. Je lui souris, elle me sourit, en dépit des railleurs qui s'accumulaient derrière moi. Nous nous guidons dans différents tableaux horaires pour dénicher un ou deux trains après des recherches effreignées. Je glisse le papier dans une enveloppe pour ne pas le perdre, et constate sur votre fiche (à renouveler en été, SVP !) qu'il en manquait 95 % selon votre tableau. Alors merci !

Ce serait bien — et faisable — si la SNCF les indiquait dans son guide régional édité par le Conseil régional, avec lequel je serais d'accord

# *Pistes cyclables, quoi de neuf ?*

L'aménagement prévu de deux routes départementales du Nord intègre la réalisation de pistes cyclables. Il s'agit de la RD 79 sur les territoires de Killem et Leffrinckoucke, entre la RN1 (canal de Furnes) et la rocade littorale, et de la RD 38 entre Merville et Neuf-Berquin.



# Du côté du Jardin des Olieux...

Extrait du bulletin de l'Association du jardin des Olieux : « Après avoir vu une entreprise entamer des travaux pour la CUDL rue de Seclin, nous avons usé du téléphone sans compter, vers la mairie et la CUDL, pour rappeler

notre idée sur la zone 30... avec la nette impression d'avoir été mis sur la touche... Mercredi 17 mars, un plan des travaux nous a été remis par le chef d'équipe... On va quand même maintenir notre demande de rendez-vous. »

## ... et de la démocratie

\*\*\*\*\*

### 200 F pour un feu rouge !

\*\*\*\*\*

Mardi 18 mai à 15 h, au tribunal de Lille, un cycliste est passé en jugement pour avoir brûlé un feu rouge, au carrefour entre le boulevard Louis XIV et le boulevard Jean-Baptiste Lebas. Dominique Hays, membre de l'Adav, sur les conseils de cyclistes strasbourgeois et lillois, avait refusé de payer l'amende de 800 F qui lui était infligée et s'est donc retrouvé au tribunal.

Jacques TRIPLET, ancien batonnier et membre de l'ADAV, Dominique a vu son amende réduite à 200F. Le procureur avait demandé 500F et un retrait de permis avec sursis.

Les arguments suivants sont développés par Thomas Lesay :

1. Les cyclistes, comme les piétons, sont dans le camp des victimes de la route, et ne sont pas responsables d'accidents graves.

Lors d'enquêtes faites en France et à

l'étranger (Genève), de nombreux cyclistes avouent brûler des feux rouges, non par goût du risque ou pour gagner du temps, mais, entre autres raisons, par souci de sécurité. Ce paradoxe s'explique aisément : après avoir soigneusement vérifié qu'il n'y avait pas de véhicules venant de la droite ou de la gauche, un cycliste s'avancant — prudemment — en brûlant un feu rouge se retrouve seul sur le carrefour. S'il attend que le feu passe au vert, comme le veut le code de la route, il se retrouve dans le flot de circulation.

2. Les cyclistes sont victimes d'un plan de circulation qui les ignore.

On peut citer les "ondes vertes" réglées sur la vitesse de 50 km/h, l'absence de sas pour cyclistes aux principaux carrefours. A ce sujet, signalons que le carrefour où s'est produite l'infraction est particulièrement dangereux, tant pour les automobilistes que pour les cyclistes, mais ces derniers risquent pour leur santé et non pour leur carrosserie.

Si un cycliste qui brûle un feu rouge contrevient à la loi, il faut noter que les aménageurs de l'espace urbain ne respectent pas la LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs) de 1982 qui indique : « *Le système de transport doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité (...).* Ces

*besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens. (...) La politique globale de transport des personnes assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transport individuels et collectifs. »*

De nombreuses villes belges, néerlandaises, anglaises, allemandes, suisses, et même françaises (Strasbourg, Lorient...) ont d'ailleurs compris l'intérêt de modérer la circulation automobile et de promouvoir le vélo.

3. Il y a une disproportion entre la faute commise et la punition.

Le « deux poids, deux mesures » est flagrant quand on compare le traitement fait aux piétons et aux cyclistes. Jamais en France un piéton n'est verbalisé quand il traverse en dehors des clous ou à un feu rouge. Par ailleurs, jamais (à notre connaissance) un automobiliste n'est sanctionné pour non-respect des passages-piétons.

La plaidoirie de Maître TRIPLET était très proche.

Vous pouvez vous les procurer à l'Adav. Merci Maître !

Thomas Lesay  
5

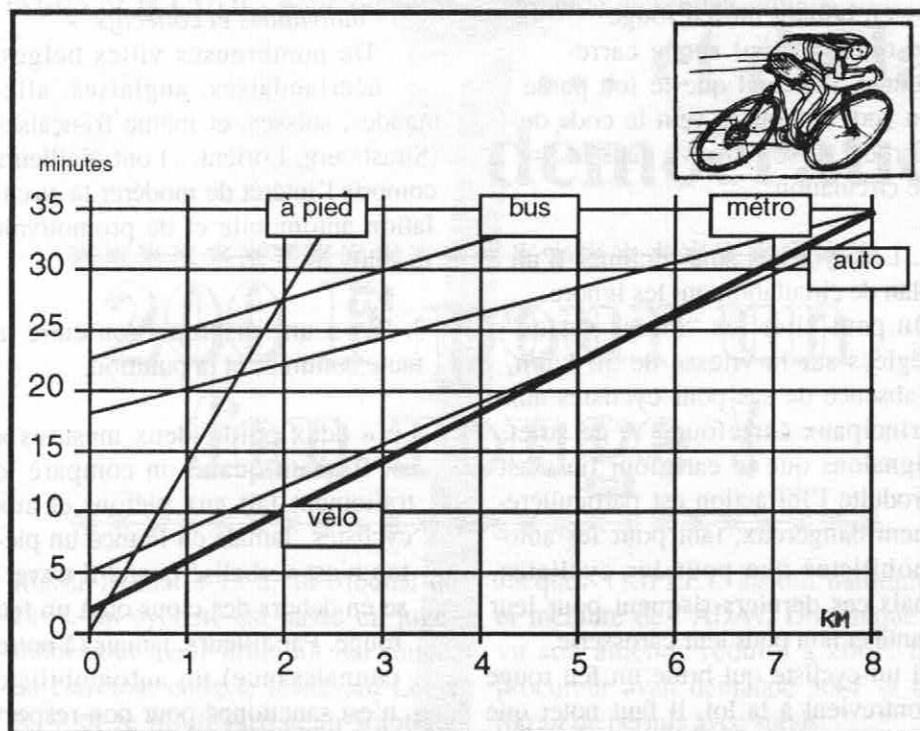


# LES TEMPS DE TRAJET DE PORTE A PORTE :

L'ADAV a lu pour vous l'étude réalisée par Wolfgang RAUH en Autriche "La bicyclette dans la circulation" (Vienne, Argus 1990), et vous présente le graphique des temps parcourus en fonction des distances .

Il s'agit de temps porte à porte qui nous semblent pouvoir s'appliquer dans nos villes.

Faites le test !



Temps de trajet porte à porte en trafic urbain.

(Source : Concepts pour la circulation des bicyclettes, BRACHER (TILMAN), Bielefeld, 1987 d'après les données des laboratoires TRRL, Londres, 1965).

*D'après cette étude, la bicyclette est la plus rapide dans 60% des déplacements qui sont effectués en ville.*

La voiture n'est plus rapide que la bicyclette qu'à partir de 5 km à parcourir, le métro après 8 km.

La marche à pied, en terme de vitesse, est intéressante jusqu'à 200 m de trajet par rapport au vélo, 500 m par rapport à la voiture.

Qu'on se le dise !

### Les Chiffres

- A pied :  
vitesse de 4,5 km/h  
 $t \text{ (minutes)} = 13,46 \text{ d (km)}$   
exemple : un trajet de 2 km prend 27 minutes  
un trajet de 3 km prend 40 minutes
  
- En bus :  
vitesse de 13,6 km/h  
temps parcouru à pied + temps d'attente = 13 minutes  
 $t \text{ (minutes)} = 13 + 4,4 \text{ d (km)}$   
exemple : un trajet de 2 km prend 21,8 minutes  
un trajet de 3 km prend 26 minutes
  
- En métro :  
vitesse de 28,2 km/h  
temps parcouru à pied + temps d'attente = 18 minutes  
 $t \text{ (minutes)} = 18 + 2,13 \text{ d (km)}$   
exemple : un trajet de 2 km prend 22,2 minutes  
un trajet de 3 km prend 24 minutes
  
- En voiture :  
vitesse de 17 km/h  
temps parcouru à pied = 5 minutes  
 $t \text{ (minutes)} = 5 + 3,5 \text{ d (km)}$   
exemple : un trajet de 2 km prend 12 minutes  
un trajet de 3 km prend 15 minutes
  
- A vélo :  
vitesse de 14,5 km/h  
temps parcouru à pied = 2 minutes  
 $t \text{ (minutes)} = 2 + 4,12 \text{ d (km)}$   
exemple : un trajet de 2 km prend 10 minutes  
un trajet de 3 km prend 14 minutes

# Pour quelques florins de plus !

En tant que cycliste journalier pour le travail comme pour les loisirs, je suis toujours surpris par les sommes investies dans le domaine de l'automobile, et plus particulièrement en ce moment dans celui de la voiture électrique, alors même que certains s'interrogent sur l'avenir du tout-électrique, à cause de ses handicaps (poids, autonomie, coût...).

Certes, ces recherches sont utiles et intéressantes. Toutefois, je me plais à espérer que l'on pourrait consacrer au moins un peu de cet argent et de cette "énergie" au développement des autres modes de transport, dont par exemple la bicyclette. A cet égard, il convient de saluer l'initiative de la revue hollandaise

"Fiets" (vélo en néerlandais) qui offre un prix de 25 000 florins (environ 75 000 F) à celui ou celle qui inventera et mettra au point le vélo utilisable 365 jours par an et dont les caractéristiques sont, entre autres, de pouvoir réaliser 35 km en une heure avec 15 kg de bagages, et de répondre

aux critères suivants : utilisation quoti-

dienne par tous les types de temps, dans le trafic ; confort, vitesse, capacité de charge, entretien et réparation, fabrication.

Ce projet est pris au sérieux, et l'Université technique d'Eindhoven s'y investit, ainsi que d'autres écoles, ce qui est assez remarquable. Tout ceci me laisse rêveur, si l'on pense qu'en France un prix serait peut-être offert pour un projet de voiture utilisable non seulement tous les jours, ce qui est naturellement déjà le cas, mais pour en permettre l'usage depuis la descente du lit le matin jusqu'au coucher le soir, et ce dans toutes les situations de la vie quotidienne ! Autre pays, autres mœurs...

Ch.  
Douilliez





# A L'AUTRE BOUT DU MONDE...

**ROBERT SILVERMAN** est cofondateur du "Monde à Bicyclette" (Montréal), où il est responsable des relations extérieures.

« Le Monde à Bicyclette », c'est dix-huit ans de lutte pour les droits des cyclistes (stationnements sécuritaires, réseau de pistes cyclables, accès au transport en commun...). Robert Silverman était de passage à Lille en février. Il a participé à la réunion mensuelle de l'Adav. Voici en résumé sa présentation de notre association sœur de la "Belle Province".

## La Genèse

« Nous avons commencé en 1975. Il y avait de plus en plus de gens à bicyclette. Il y avait un groupe à New York, les Amis de la Terre à Paris, et la "cyclofrustration" était ressentie par des gens d'autres villes. Toute conscience est mondiale, et ce

sentiment de cyclofrustration est mondial. Nous avons organisé tout d'abord un défilé de cyclistes. On a également offert une bicyclette au maire, pour l'aider dans ses fonctions.

Puis nous avons organisé un concours de vitesse entre une bicyclette, une automobile et les transports en commun. Le cycliste a gagné de 7 minutes. A Bruxelles, dans une course semblable, le cycliste a gagné, et le second était le jogger, devant l'automobiliste. Grâce à notre imagination, nous avons eu une bonne couverture médiatique. Nous avons eu 3500 personnes à la première manifestation en 1975, 6000 en 1976, mais après ça a baissé. C'était joyeux, la rue au vélo, l'auto à la poubelle. On a eu

un aperçu de l'avenir sans auto. Nous avons demandé une subvention pour embaucher six personnes.

## Méto et pont

En 1976, nous avons décidé nos priorités : 1. L'accès au méto, il y a eu une manifestation, mais le directeur du méto a refusé, sans donner de raisons. Nous avons fait un cyclodrame, une grande manifestation avec 250 cyclistes descendus dans le méto. Nous avons joué de la musique dans la station principale, les journaux ont fait telle-

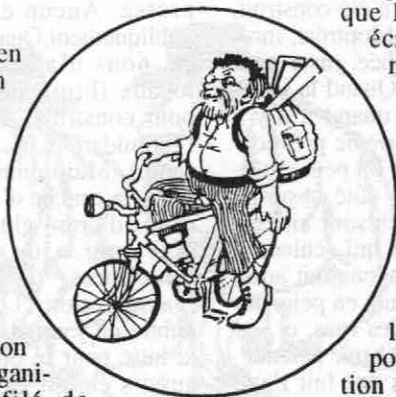
ment de pression

que le directeur du méto a écrit à tous les métos du monde pour voir s'il y avait un

accès pour la bicyclette.

Ensuite, nous sommes descendus avec des échelles, des skis, des toboggans, des pousse-pousse et nos bicyclettes. Tout est descendu dans le méto, sauf les bicyclettes, c'était pour montrer la discrimination sélective. A New-York,

nous avons obtenu des permis, on les a montrés à Montréal. Ensuite, on a décidé avec nos avocats que c'était anti-constitutionnel. Descendus dans le méto, nous sommes restés malgré la police. Huit d'entre nous ont été arrêtés, sont allés à la Cour municipale et le juge nous a donné 10 \$ d'amende, mais, en appel à Québec, le juge a dit que la bicyclette n'était pas clairement indiquée, que ce n'est pas au guichetier de dire la validité du vélo dans le méto. Nous avons été acquittés. Le patron du méto était tellement stupide qu'il pensait que seul l'acquitté pourrait prendre le méto. Mais le président du syndicat des policiers du méto m'a assuré qu'ils res-



pecteraient la décision du juge, pas du patron. Ensuite, on a imprimé le règlement que nous avons affiché partout, et qui était dans tous les journaux.

2. Pour le pont, c'était plus absurde. Sur cinq ponts sur le fleuve Saint-Laurent, un seul était accessible aux vélos, mais qui est peu pratique. Un pont a été fermé après la guerre, éliminant l'accès au tramway et à la bicyclette. On a d'abord loué des canoës, pour montrer que le pont n'existait pas pour nous. Une autre fois, déguisés en Moïse, nous avons demandé à Dieu d'ouvrir les eaux, on essayait de vider le fleuve avec des seaux. Une autre fois nous avions des hommes-grenouille et des hommes-volants (Icare). Finalement, nous sommes allés aux commissions d'autobus de la rive sud et avons demandé des supports pour fixer les vélos sur les bus. Nous les avons obtenu, mais seulement deux par bus. Ensuite, on a enfin obtenu satisfaction, un pont de 600 000 \$ a été construit, payé moitié par la ville de Montréal, moitié par la province du Québec, juste pour les cyclistes et les piétons. Quand la situation est tout à fait injuste, quand il n'y a pas de raison valable, je parle de provocation. En cas de provocation, on peut mobiliser beaucoup de gens. Le côté absurde, c'est que les automobilistes sont aidés à détruire la ville, et que ceux qui veulent la sauver sont interdits. Nous avons fait aussi une lutte pour l'axe Nord-Sud, en peignant des bandes cyclables dans les rues, et j'ai été en prison au lieu de payer une amende. Quelques années après, ils ont fait l'axe Nord-Sud sur ce parcours. Nous faisons aussi des manifestations éducatives. Nous avons mimé une mort collective, couchés à 100 dans la rue. C'était sensationnel pour montrer la folie acceptée, montrer la conséquence irrévocable de la voiture, c'est-à-dire la mort. Le tract disait : « Venez mourir ici ». Autre chose, que vous pouvez faire aussi : nous avons construit une échelle spatiale, pour montrer l'absence de stationnements pour bicyclettes. Nous avons changé les mentalités, il y a plus de bicyclettes qu'à Lille, même en hiver des gens roulent à vélo. On a construit des vélogares, à l'abri des vols, mais ça coûte un peu cher à l'institution.

Ça coûte environ 100 \$ l'unité.

## La vélorution

Quelles sont les lois de la vélorution ?

1. Les cyclistes ont des facilités en proportion inverse à celles de la voiture.

Les premières pistes cyclables sont à côté des rivières, des canaux, des chemins de fer, souvent tracées par le ministre des loisirs ou des sports.

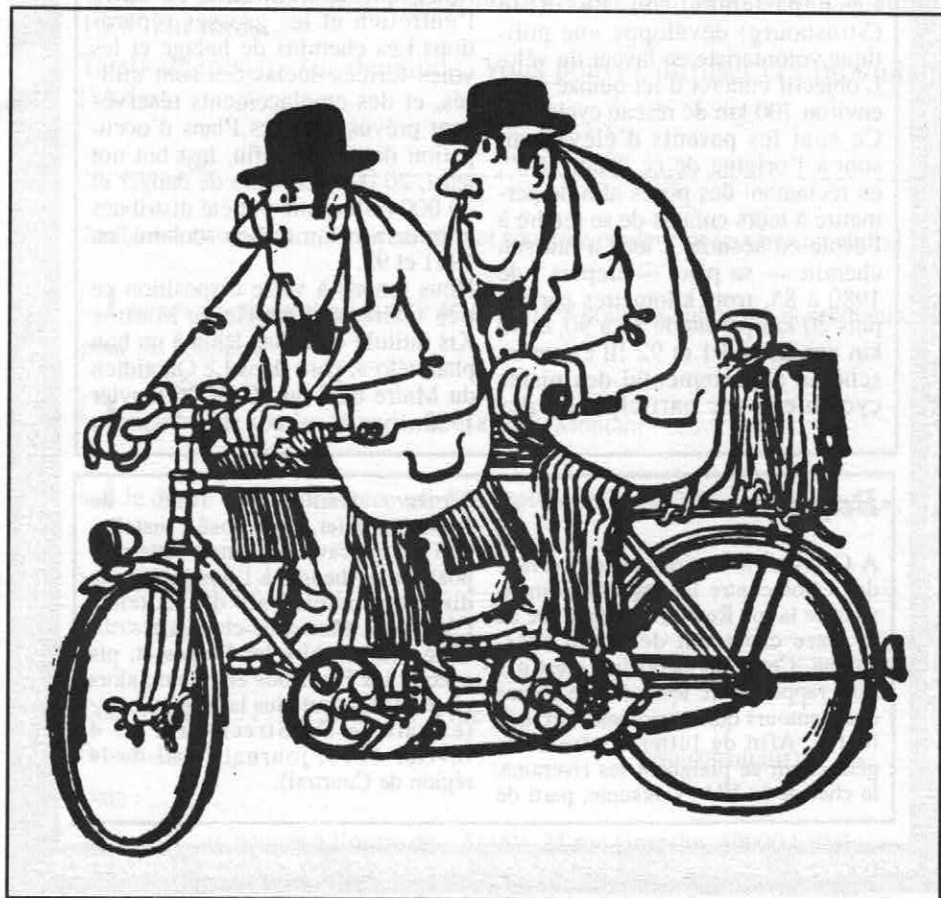
2. Vous avez parlé d'éducation, en 18 ans de lutte pour la bicyclette, on a reçu des attaques deux fois, jamais d'un élu, mais une fois par le chef du département de la circulation car toute sa carrière était fondée sur la primauté de l'automobile. Il a dit : « Si on encourage la bicyclette, on va mettre les autos dans nos poches ».

Chaque année, nous attaquons le salon de l'auto avec des civières... L'autre qui nous a attaqué, c'est un chroniqueur auto de la presse. Aucun élu ne nous a attaqués publiquement. Quand nous avons commencé, nous n'avions que des arguments locaux (bruit, destruction des maisons pour construire des parkings, pollution, l'intimidation, la santé). Maintenant s'ajoutent l'effet de serre, la couche d'ozone... Donc des arguments d'ordre global, la survie de la planète, qui a de l'influence dans les consciences.

L'association "Le Monde à Bicyclette" publie un journal trimestriel, qui parle de la lutte pour le droit aux transports, mais aussi s'élargit aux médecines douces et autres choses connexes. A notre congrès de formation, il y avait quatre tendances : • les techniciens, • les réformistes, • les trotskistes, • et quelques anarcho-vélorutionnaires. Les réformistes sont partis, les trotskistes aussi, il reste les marginaux. Les "anarcho-poético-vélorutionnaires". Il y a une loi Transport aux USA, 2 % du budget des routes vont à la bicyclette. A Chicago, ils ont installé pour 700 000 dollars de stationnement pour bicyclettes. A Montréal, toute une rue est équipée avec stationnement commercial pour bicyclettes, devant les magasins. Une belle piste avec séparation, mais c'est parfois saboté par les travailleurs de

l'Équipement, qui installent les équipements en septembre, ne balayent pas... Presque tous les métros d'Amérique du Nord acceptent les vélos (New York, Toronto, Montréal, San Francisco, Washington, Boston, Atlanta), mais aussi les métros d'Amsterdam, Berlin, Melbourne, Santiago du Chili et bien d'autres, et tout nouveau métro. Les responsables du métro ont répondu qu'il n'y avait aucun incident avec les bicyclettes. Les arguments pour accepter le vélo dans les transports en commun, c'est que vous pouvez avoir une crevaillon, des intempéries... A Toronto, les cyclistes ont commencé à former une "bog" (groupement

d'utilisateurs des bicyclettes), ils organisent des réunions, des fêtes, il y a plus de 200 bogs. Ils ont réussi à faire installer des douches dans les entreprises, des stationnements sécuritaires, car la pression des ouvriers et des cadres intérieurs est plus forte que ceux qui sont dehors. Ils se parlent par courrier électronique, et des entreprises ont un journal, comme s'il existait par exemple le journal des cyclistes du Crédit Lyonnais. A Montréal, on en est à 8 % des déplacements à vélo (4 % à Lille). Il faut noter aussi qu'il y a une corrélation entre le niveau d'études et l'usage de la bicyclette. »



## Visite à Anne Frank, Amsterdam

De temps en temps, il faut se faire plaisir, passer un week-end aux Pays-Bas, emporter sa bicyclette ou en louer une là-bas. J'ai ainsi parcouru Amsterdam et ai fait une halte dans la maison où Anne Frank et sa famille juive ont vécu cachés pendant deux ans. Un

musée rappelle la progression de l'idéologie nazie. Tout est infiniment triste dans cet étalage de l'intolérance, mais un point de vue ne m'a pas échappé : avec le port de l'étoile jaune, les juifs hollandais ont dû remettre leur vélo aux autorités d'occupation.

Le vélo, c'est la liberté, nos élus et aménageurs s'en souviennent-ils ?

*Philippe Tostain*

## L'Alsace roule en tête

Le département du Bas-Rhin (Strasbourg) développe une politique volontariste en faveur du vélo. L'objectif concret d'ici quinze ans : environ 700 km de réseau cyclable. Ce sont les parents d'élèves qui sont à l'origine de ce "plan vélo", en réclamant des pistes afin de permettre à leurs enfants de se rendre à l'école en sécurité. L'idée a fait son chemin — sa piste — depuis : de 1980 à 85, trois kilomètres par an, puis 20 km par an de 86 à 90, et 40 km par an en 91 et 92 !! Il existe un schéma départemental des pistes cyclables avec participation des

communes et soutien du Département (50 % en agglomération), qui subventionne en outre l'entretien et les grosses réparations. Les chemins de halage et les voies ferrées déclassées sont utilisés, et des emplacements réservés sont prévus dans les Plans d'occupation des sols. Enfin, last but not least, 20 000 écarteurs de danger et 30 000 réflecteurs ont été distribués gratuitement au milieu scolaire, en 1991 et 92.

Nous tenons à votre disposition ce très intéressant article de Martine Kis intitulé « Le Bas-Rhin à un bon plan vélo », paru dans Le Quotidien du Maire daté du 20 au 26 janvier 1993.

## Belgique

A Courtrai, le stationnement sauvage des vélos contre les façades des maisons de la rue Reynaert et de la rue de la Gare croissent de façon anarchique. Cette augmentation n'est pas sans rapport avec les cafés de jeunes des alentours qui « marchent fort, très fort ». Afin de lutter contre cette gêne, dont se plaignent les riverains, le chef de la VU (Volksunie, parti de

droite flamand) José de Schaepmeester, a proposé l'installation de "parcavélos" ; mais cette proposition se heurte à l'hostilité de la direction municipale d'obédience CVP (parti démocrate-chrétien).

Si le vélo déchire les Belges et, pis encore, les Flamands entre eux, alors c'est qu'ils n'ont plus la frite !

(extrait de De Streekkrant du 4 février 1993, journal local de la région de Courtrai).



# L'Adav vend

Des **ÉCARTEURS DE DANGER** (sorte de bras articulé en plastique, qui se fixe sur le porte-bagage arrière et au bout duquel se trouve un catadioptre). Prix à l'unité : 25 F.

Des **CATAROUES** (catadioptres en arc de cercle, fixé sur les rayons, obligatoires selon le code de la route). Prix pour une paire : 10 F. Pour deux paires (une pour la roue avant, l'autre pour la roue arrière) : 18 F.

Des **PETITS VÉLOS FLUO** (rose, jaune, vert, orange) à épingle au revers de son costume trois pièces, ou sur son pull-over, au choix. Prix à l'unité : 5F.

Des **ANTIVOLS U KRYPTONITE**. Très beaux et le prix qu'il faut pour la sécurité de votre vélo : 200F

## L'Adav loue

**4 VÉLOS D'HOMMES, 2 VÉLOS MIXTES** 10F par jour, 50F par semaine, 100F par mois.

Tarifs dégressifs sur demande. Vous pouvez diffuser ces produits pour l'Adav.



J'adhère à l'association Droit au vélo et souhaite en devenir (cochez au choix) :

membre actif (cotisation 93 : 40 FF, 20 FF pour les chômeurs et étudiants, 70 pour les couples).

membre de soutien (à partir de 100 FF). Montant : ..... F

Je désire simplement recevoir *l'Heurovélo*, et verse 20 F pour 4 numéros.

Mme, Mlle, M. : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

Profession : ..... Age (facultatif) : .....

Date : .....

(Chèques à l'ordre de : ADAV, 23 rue Gosselet, 59000 Lille)

NB. Si vous étiez adhérent 91 ou 92, n'oubliez pas de réadhérer !



L'Heurovélo, journal dérailleur, est édité par  
l'Association Droit au Vélo (ADAV),  
23 rue Gosselet, 59000 Lille.  
Tél. 20 86 17 25 ou MNE, 20 52 12 02.  
Trimestriel, 5 F le numéro.  
N°5, hiver 1993.

Dir. de publication : Frédéric Héran. CPPAP en cours.  
ISSN en cours. Imp. par nos soins.  
Equipe de rédaction : Samuel Delapouille, Christophe  
Douilliez, Thomas Lesay.  
Maquette : Florence Chiche

## SOMMAIRE

CONFIDENCES .....	p. 1
LE COURRIER DES LECTEURS .....	p. 2
PISTES CYCLABLES.....	p. 3
DU COTÉ DES OLIEUX.....	p. 4
200F POUR UN FEU ROUGE.....	p. 4
QUELQUES FLORINS DE PLUS.....	p. 8
PORTES À PORTES .....	p. 7
ROBERT SILVERMAN .....	p. 9
BREVES .....	p. 12
L'ADAV VEND .....	p. 13

### AGENDA

#### Réunions publiques :

- Lundi 7 Juin, 18h30, présentation de la très grande Vélo-Fête, et préparation, avec Françoise Colin.
- Mercredi 7 Juillet, 18h30, VERS ECOTOPIA : 40 jeunes cyclistes Européens écologistes venus de MAASTRICHT faire étape à LILLE et nous présentent leur aventure.

#### Autres dates :

- Dimanche 6 Juin : Journée Mondiale de l'environnement, Centre Ville sans voiture.
- 4 au 6 Juin : Exposition sur le Transport Urbain et la Bicyclette en Mairie de Tourcoing. (Stand ADAV le 4 ou 11)
- Samedi 12 Juin : TRES GRANDE VELO-FETE
- Dimanche 20 Juin : Cyclenade (Mont Kemmel)
- Samedi 26 Juin : Cyclenade (Avesnois) : Train + Vélo
- Mardi 6 Juillet : Accueil des cyclistes de Vers Ecotopia.
- 6 au 10 Septembre : Conférence Internationale VELOCITY à Nottingham (GB).



Droit au Vélo  
Association  
23, Rue Gosselet  
59000 Lille  
Tél. 20.86.17.25