

Le journal

dérailleur

L'heuro VELO

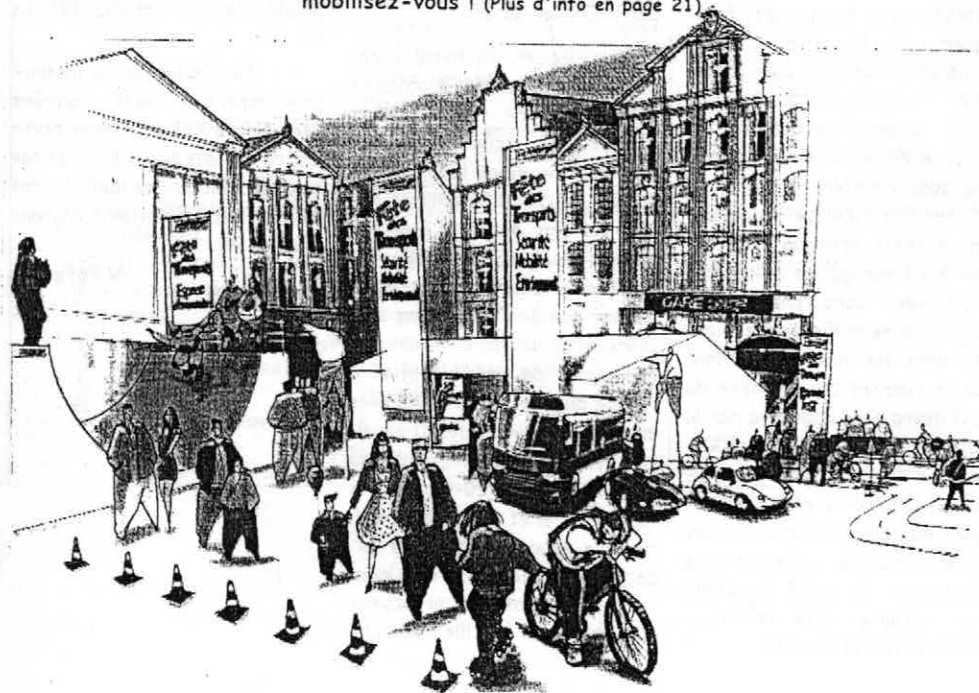
Printemps 2000

Numéro 29

### Avis de recherche !!!

Vous possédez ou vous connaissez quelqu'un qui possède un vieux vélo (antérieur à 1960), un tandem et/ou un triporteur, merci de vous faire connaître rapidement auprès de l'ADAV. Nous souhaitons organiser une fanfare cycliste et un défilé retraçant l'évolution de la pratique de la bicyclette depuis 1 siècle le 20 mai 2000 pendant le week-end de la fête du transport.

Retenez cette date et venez nombreux pour étoffer le défilé de 14h00 à 18h00 !!!  
Si vous voulez que le vélo soit reconnu comme un mode de transport à part entière,  
mobilisez-vous ! (Plus d'info en page 21)



# Bilan de l'Assemblée Générale de l'ADAV pour 1999

L'assemblée générale de l'ADAV s'est tenue à la MNE le 28 janvier 99. Elle a commencé par un débat sur les Plans de Déplacement Urbain (PDU) en présence de Mr Paul Astier de la CUDL, qui en a présenté les objectifs. Le PDU est mis en place pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et correspond à la mise en œuvre de la loi sur l'air de décembre 96, dont l'article 20 spécifie que des itinéraires cyclables doivent être mis au point lors de réalisations ou de rénovations de voies urbaines. Il s'agit de mettre en place une politique de déplacements urbains, globale et cohérente, au service de l'usager, avec des projets à réaliser pour la période 2000-2006 et des projets à envisager pour l'horizon 2015. Pour la CUDL, le projet a été voté en octobre 99, les avis des communes sont maintenant collectés, et l'enquête publique va démarrer. A cette occasion, Paul Astier a encouragé les adhérents à intervenir dans l'enquête publique qui sera disponible bientôt dans les mairies, sachant que le rapport de synthèse du PDU devra être approuvé par la CUDL avant le 30 juin 2000. Nous ne saurions trop encourager les adhérents et les défenseurs du vélo à intervenir dans cette démarche, puisqu'il y a maintenant un outil juridique pour réclamer des aménagements en faveur du vélo.

Comme les années précédentes, l'ADAV a présenté son Palmarès des institutions de la métropole : 17 mairies et institutions ont été classées sur la base de leurs réalisations (points positifs et négatifs) et de leurs promesses. Le palmarès de cette année peut impressionner par le nombre de promesses avancées. En tête de liste, et par défaut, la ville de Lille, qui possède un réel savoir-faire, bien que ces exemples de réalisations ne soient pas généralisés. En queue de liste, la ville de Forest sur Marque qui s'est opposée à la création d'une piste cyclable « voie verte », alors que le projet était financé par le Conseil général !

Le rapport d'activité a ensuite été présenté. L'objectif prioritaire de 1999 était d'accueillir deux emplois-jeunes, chargés de la promotion du vélo. Ludivine Azéma et Michel Anceau, ont à la fois largement amélioré le fonctionnement de l'association et lancé des projets que nous avons toujours rêvé de faire. Ainsi, des animations de sensibilisation à l'usage du vélo ont été réalisées auprès de jeunes, des itinéraires cyclables ont été élaborés (des trajets de 20-40 km autour de Lille et le parcours Naturalille pour découvrir les espaces verts de Lille), des locations vélos ont été proposées aux étudiants de Lille 1, et une

étude sur les déplacements cyclables sur la métropole lilloise a été réalisée. Au chapitre de l'activité militante et des services proposés aux adhérents, outre les manifestations mensuelles et la TGV, l'année 99 a vu un beau développement de la Broc à Vélo et notre participation à la première Journée "En ville sans ma voiture ?" à Lille. Nos actions en justice se poursuivent et nous espérons que nos recours contre la CUDL (non-respect de la loi sur l'air) et la DDE (mise à 2 fois 2 voies de la RN41) aboutiront en 2000. Le dynamisme de l'ADAV s'est également traduit par une augmentation significative de ses adhérents, qui est de 393 en 99.

En conclusion, la métropole rentre à roues feutrées vers l'an 2000 et il nous reste à être vigilant sur la concrétisation de toutes les belles promesses des institutions engrangées en 99.

V.Fafeur

# PALMARES 1999

Ville ou institution	Points positifs	Points négatifs	Promesses
1 Lille	<ul style="list-style-type: none"> <li>-12 arceaux de stationnement en plus.</li> <li>-Création de 5 contresens cyclables.</li> <li>-Achat de 20 vélos de fonction.</li> <li>-Ouverture d'une vélocation de juin à octobre.</li> <li>-Participation à la Journée Sans Voitures.</li> <li>-Bande cyclable rue Brûle-Maison</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Seulement 2 réunions du groupe travail vélo</li> <li>-Suppression des arceaux de la place du Marché de Wazemmes et de la place du Théâtre, qui a été refaite</li> <li>-Toujours pas de contresens cyclables rue Solférino et rue Jeanne d'Arc.</li> <li>-Création de nouveaux sens uniques sans contresens cyclables.</li> <li>-Création de rue en zone 30 à sens unique.</li> <li>-Pas d'extension du parking vélos de la bibliothèque adulte du centre pourtant régulièrement saturé.</li> <li>-Pas d'édition pour l'année 1999 du plan cyclable de la ville malgré de longs moments consacrés à sa préparation pendant les rares groupes travail vélo de cette année.</li> <li>-N'a pas donné suite à la proposition de relier l'Opéra au parc Matisse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Location de vélos</li> <li>-Parking vélos gardés</li> <li>-Plan cyclable 2000 de la ville</li> <li>-Réalisation de l'Agenda 21 qui définirait les engagements de la ville et de ses partenaires sur 2001-2005, avec un document d'orientation « Plan Local d'Action en matière d'environnement et de développement durable » pour juin 2000. L'ADAV participera au Groupe de travail « Déplacement et mobilité ».</li> </ul>
2 Villeneuve d'Ascq	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Bandes cyclables bd de Mons.</li> <li>-Poursuit sa politique d'aménagements cyclables.</li> <li>-Parking vélo "Kangourou" avec cadenassage des 2 roues.</li> <li>-Jalonnement de l'itinéraire Flers-Bourg/Cousinerie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Création d'aménagements dangereux pour les cyclistes (face à la station Jean Jaurès): des terre-pleins centraux larges de 3.5 mètres ont été créés alors que cet espace aurait pu être utilisé pour des pistes cyclables.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Jalonnement de l'itinéraire Flers-Bourg.</li> <li>-Réalisation de la jonction USTL-Triolo.</li> </ul>

Ville ou institution	Points positifs	Points négatifs	Promesses
3 Conseil Régional	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Financement de 2 schémas vélos (Douai, Arras).</li> <li>-Aménagement de parking vélos dans les gares.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Toujours pas de goulottes pour les vélos le long des escaliers dans les gares.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aide à l'élaboration de plans de déplacements cyclables à l'échelle des petites villes de la région.</li> <li>-Volonté de créer un maillage de "voies vertes" en partie cyclables notamment dans la 3ème "Métropolitaine Nord Ouest</li> <li>-Le Contrat de Plan Etat-Région sera signé en mars-avril 2000 et le schéma national des véloroutes va y être</li> <li>-Projet d'aménager l'ensemble des berges fluviales pour les cyclistes, les piétons et les cavaliers.</li> </ul>
4 La Madeleine	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Sas et logos vélos rue du Général de Gaulle.</li> <li>-Installation d'arceaux (hôtel de ville, place du marché, de la Gare et de la Poste.</li> <li>-Invitation de l'ADAV à la réunion de concertation pour l'aménagement du carrefour Romarin.</li> <li>-Groupe travail vélo</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Invitation au groupe travail vélo.</li> <li>-Prise en compte du vélo dans le futur aménagement de la rue du Pré Catelan</li> </ul>
5 CUDL (Communauté Urbaine de Lille)	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Parking vélos couvert à la CUDL.</li> <li>-Vélos de service mis à la disposition des agents communautaires.</li> <li>-Hiérarchisation des voies.</li> <li>-L'ADAV a continué à participer à l'élaboration du P.D.U. La dernière mouture de la charte piétons-vélos nous donne globalement satisfaction...</li> <li>-L'enquête ménage, qui établit des statistiques sur les modes de déplacement a été actualisée cet été, alors que la dernière remontait à 1987.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Pas de budget vélo spécifique.</li> <li>-Création de zones 30 dissuasives pour les cyclistes (sens uniques, absence de by-pass, bordures déséquilibrantes...).</li> <li>-Rénovation de rues ne prenant pas en compte la loi sur l'air (imposant des itinéraires cyclables).</li> <li>-Intégration du non-respect des limitations des vitesses par 25% des automobilistes.</li> <li>-Prévoit la mise à double sens de la rue Javary sans prendre en compte les déplacements cyclistes dans ce secteur.</li> <li>-L'aménagement totalement aberrant à l'intersection du Pont d'Erfurt et de la rue du Ballon n'a toujours pas été corrigé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vote du PDU le 8/10/99 (volonté de doubler la part du vélo).</li> <li>- Schéma directeur vélo/volonté de lutte contre les coupures urbaines.</li> <li>-Charte piétons-vélos a été élaborée et nous donne satisfaction globalement. (Inscription d'itinéraires piétons/vélos au POS.) Ne reste plus à la CUDL qu'à passer aux actes, notamment en consacrant une ligne budgétaire spécifique au vélo.</li> <li>-Volonté de réaliser 400 Km de nouveaux itinéraires pour 2006.</li> <li>-Stationnement vélo (notamment près des stations de métro et de tramway pour 2003).</li> <li>-Volonté de réétudier le transport des vélos dans les transports en commun de surface.</li> <li>-Jalonnement.</li> </ul>

Ville ou institution	Points positifs	Points négatifs	Promesses
6 Conseil Général		Le Nord ne participe pas au Club des Départements cyclables, qui a été créé cette année	-Refait son schéma directeur vélo pour la fin de l'année. -S'est engagé à doter de pistes cyclables toutes les voies nouvelles. -Création d'environ 500 Km de pistes cyclables (sur 5000 Km de routes départementales environ). -Entretien plutôt positif avec Paul Raoult, premier Vice-Président, qui souhaite développer l'intermodalité, l'accessibilité des collèges, et les déplacements à vélo des agents des administrations
7 Roubaix	-Le groupe travail vélo a repris. -Arceaux-vélos		-Aménagements cyclables en cours (bandes, sas...) -Jalonnement des berges du canal
8 Lambersart	-Arceaux-vélos		
9 Siva Deûle	-Réalisation d'une première tranche de la coulée verte.	-Fermeture des berges de la Deûle entre Lille et Haubourdin.	-Volonté de créer une coulée verte le long de la Deûle de Lambersart à Deulémont.
10 Loos	-Piste cyclable avenue Georges Dupont -zone 30 dans le quartier Kiener	-Toujours pas d'arceaux.	
11 Haubourdin	-Piste cyclable dans la liaison de la rue du Général Mesny.	-Nombreux sens interdits. Toujours pas d'arceaux.	
12 CHR			-Aménagement de pistes cyclables avenue Oscar Lambret. -Abri-vélo sécurisé prévu (un seul pour tout le CHR !).
13 Transpole		-Refus d'autoriser le transport des vélos dans le métro, même à titre exceptionnel. -Refus de s'inspirer du modèle parisien (complémentarité métro+vélo). -Refus de tout dialogue (absent d'une réunion PDU avec la CUDL).	-Création de parkings à vélos à proximité des stations de métro.

Ville ou institution	Points positifs	Points négatifs	Promesses
14 Lomme		-Toujours pas de piste cyclable sur la dangereuse avenue de Dunkerque. -S'en remet complètement à la CUDL et au PDU sans chercher à faire valoir ses compétences.	
15 DBE Direction Départementale de l'Équipement	-Groupe travail vélo se réunissant régulièrement -Aménagement acté des giratoires de la RN 41 (double sens de circulation pour les cyclistes)	-Refuse le principe d'une bande et d'une piste cyclable long de l'ancien B.P. Est et crée à la place un large terre-plein central piétonnier peu accessible entre deux fois deux voies. -Refuse de reconsidérer le problème des franchissements de la R.N. 41 (Englos-la-Bassée) - sauf à Fournes en Weppes	-Accepte des modifications favorables aux cyclistes (bandes cyclables, un trottoir cyclable en contresens Bd Calmette, Rd point avec îlots séparateurs) dans la requalification de l'ancien B.P. Est lillois. -Rétablis la jonction entre la gare Lille Europe et la rue Eugène Jacquet dans les deux sens pour les cyclistes. -Crée un passage dénivelé piétons-vélos à Fournes -en -Weppes.
16 Préfecture du Nord		-Réclame 5000 francs à J-P Verhille (secrétaire de l'ADAV) pour avoir usé de ses droits de citoyen en tentant d'obtenir des franchissements piétonniers et cyclables de la R.N. 41, conformément à la loi sur l'air. -Accepte un devis pour une réalisation PDASR et ne paie qu'une partie après réalisation	
17 Forest sur Marcq		-Refuse la création d'une piste cyclable proposée par le Conseil Général...pour risque de délinquance et de nuisance! -Ne répond pas à nos courriers à ce sujet.	

Le bogue de l'an 2000 a sévi... ou la DDE a infiltré notre logiciel : elle avait été malencontreusement placée en 6<sup>ème</sup> position dans le palmarès, distribué lors de l'AG.

### PALMARES 1999 : "Cycliste, ami cycliste, ne vois-tu rien venir ?"

Le palmarès de l'année 1999 peut impressionner par le nombre de promesses avancées. Le schéma directeur vélo et la charte piétons-vélos de la CUDL en offrent des exemples flagrants. Mais il ne s'agit bien que d'intentions et non d'engagements... le fait que le schéma directeur-vélos nous ait été présenté de façon muette et donc illisible est révélateur de la timidité de cet engagement.

Lille occupe une première place qui ne souffre pas de contestation; elle propose des exemples de réalisations... qui ont le défaut de n'être que des exemples non généralisés (voir le faible nombre de contre-sens cyclables). En outre, les orientations prises par la ville en matière de stationnement automobile ont de quoi inquiéter: la volonté d'offrir du stationnement souterrain en ville constitue une invitation à venir en ville en voiture. Cela avait pu être obser-



vé lors de la Journée Sans Voitures où des couloirs de circulation automobile avaient été maintenus pour permettre de venir en voiture se garer au centre. Bref, Lille bénéficie d'un réel savoir-faire, pratiquement inégalé dans la métropole, mais elle ne "fait" pas suffisamment. Espérons que le succès de la journée sans voitures permettra à la ville d'aller de l'avant à l'instar d'Amiens qui a réalisé en un an ce qu'elle avait prévu de faire en dix ans ! Nous nous réjouissons de la création d'une vélocation.

Villeneuve d'Ascq, l'ancienne première de la classe marque un peu le pas. Elle n'a même pas répondu à notre demande de palmarès. Le déménagement en Belgique d'Henri Verbrugghe, un peu las de lutter contre l'inertie de la municipalité et de la Communauté Urbaine de Lille risque de porter préjudice à la politique vélo de cette ville.

En queue de peloton, nous avons eu un peu de peine à trancher. Forest-sur-Marque s'est opposée à la création d'une "Voie Verte", où piste cyclable en site propre, sur un délaissé SNCF, proposée et financée par le Conseil Général ! La Préfecture, est chargée de faire appliquer la loi sur l'air. Elle a demandé à ce qu'un citoyen sou-

cieux d'œuvrer dans ce sens (Jean-Pierre Verhille, secrétaire de l'ADAV) soit condamné à verser 5000 Francs. Tout cela parce qu'il a osé attaquer la Déclaration d'Utilité Publique de la mise à deux fois deux voies de la RN 41, au motif que le problème des franchissements piétonniers et cyclables n'avait pas été étudié !

Le CHR de Lille initie une très timide avancée... mais ne prévoit qu'un seul parking à vélo alors que la superficie d'Eurasanté fait que le salariés amenés à fréquenter plusieurs services utilisent leur voiture pour se déplacer sur celui-ci. Le nouvel arrêt SNCF pourrait pourtant permettre une utilisation optimale de la formule train + vélo... si des parkings vélos étaient aménagés un peu partout.

#### *Conclusion*

Nous entrons donc à "roues" feutrées vers l'an 2000. Il nous faudra être vigilants pour suivre la concrétisation de ces promesses. Dans le même temps, les alertes à la pollution et les catastrophes "naturelles" montrent qu'il y a urgence à agir pour promouvoir des modes de transports non polluants et notamment le vélo.

## Manifest' action de LEZENNES...

### **Affaires à suivre très soigneusement ...**

Document remis à M. Marc GODEFROY, Maire de Lezennes, et à la presse, ainsi que des extraits des annexes au projet de Plan de Déplacements Urbains de la CUDL : charte des modérations de la vitesse et charte piétons-vélos.

#### *Pour des zones 30 favorables aux cyclistes et aux piétons*

1. tous les trottoirs doivent faire au moins 1,50m de large ou au moins 2m d'un côté
2. des mesures de vitesse doivent être pratiqués avant et après chaque aménagement pour évaluer son efficacité

3. il ne doit pas y avoir de sens unique pour les cyclistes

4. des plans de mobilité doivent être organisés dans les écoles, avec les parents, les enfants et les professeurs, dans l'objectif de favoriser les déplacements à pied, à vélo et en bus

5. lorsque la chaussée est assez large, le stationnement doit se faire en chaussée : c'est la première et la meilleure manière de ralentir des voitures.

*Voir article du journal Nord Eclair - 27/28 février 2000.*

"Manifest'action" à Lezennes

# Droit au vélo dans les zones 30

Une trentaine de cyclistes "lâchés" dans les rues de Lezennes. Samedi matin, l'Association droit au vélo et le Collectif lezennois d'initiatives pour le cadre de vie, ont revendiqué davantage de considération pour les vélos et les piétons, même dans les zones 30\*

Un brin provocateur, le panneau symbolique que les militants de l'ADAV veulent poser à l'entrée de l'une des zones 30 de la commune. Dessus, on peut lire : « Cyclistes, pied à terre. Piétons en file indienne. Automobilistes : bienvenue! » L'association métropolitaine Droit au vélo et sa camarade lezennoise, le CLIC, ont sonné le ralliement des deux roues autour de la mairie samedi matin.

L'objectif : rencontrer le maire, Marc Godefroy, pour le sensibiliser à la place légitime des piétons et des vélos dans le plan de circulation de Lezennes. Mais aussi, plus largement, pour faire un exemple. L'un des responsables de l'ADAV, Philippe Tostain, explique : « Nous ne sommes pas ici pour critiquer les actions du maire. Nous avons choisi Lezennes justement parce que cette commune veut créer beaucoup de zones 30. Dans le cadre du Plan de déplacements urbains, nous pensons que les réalisations lezennaises seront sans doute un modèle pour les autres communes de la métropole. Autant que les choses soient bien faites... »



## Les vélos à contresens

Prévenus de la "manifest'action" tout à fait pacifique qui allait se tenir devant l'hôtel de ville, Marc Godefroy a reçu volontiers les amateurs de pistes cyclables et de villes en sécurité.

En quelques mots, ils lui ont exposé leurs revendications : « C'est la Hollande qui a inventé le système des zones 30. Et là-bas, les rues sont aménagées de sorte que les vélos puissent circuler à contresens des voitures. On n'a pas besoin de faire de travaux particuliers, il suffit de mettre des panneaux indiquant aux voitures qu'elles sont susceptibles de croiser des

vélos... » Ce qui froisse les cyclistes de l'ADAV et du CLIC, c'est que les deux ouvrages déjà mis en place à Lezennes - dans la rue Victor-Hugo et la rue Pasteur - ne prennent pas en compte cette remarque.

« Il y a là un discours de façade : on nous dit qu'avec les zones 30 on va tout faire pour les cyclistes et les piétons, mais en fait, tout continue à être prévu pour les voitures, comme le sens unique systématique et le stationnement bilatéral qui "casse" la route ». L'ADAV et le CLIC déplorent aussi le manque de civisme des automobilistes qui garent leur voiture sur les trottoirs. Enfin, ils insistent sur la largeur des trottoirs : « ils

doivent mesurer au moins 1,50 m de large pour que l'on puisse se croiser ».

## « Une idée valable »

Marc Godefroy salue la démarche pacifique des deux associations. « J'ai proposé il y a quelque temps que la zone 30 concerne toute la commune, et le Plan de déplacements urbains a été approuvé au conseil municipal le 5 février », explique-t-il. Puis il qualifie de « très valable » l'idée de « faire circuler les vélos à contresens ». Mais il nuance aussitôt : « Je ne suis pas seul à décider. Pour les rues Victor-Hugo et Pasteur, les techniciens de la communauté urbaine m'ont dit que ce ne serait pas possible. Pour le trot-

sième projet de zone 30, rue Faïdherbe, comptez sur moi pour appuyer votre proposition. Mais ce n'est pas évident de persuader la communauté urbaine. Je n'rai pas au clash avec elle », indique-t-il très clairement. Finalement, les militants cyclistes sont ressortis du bureau du maire plutôt satisfaits. Ils savent qu'il faudra encore longtemps avant que la France ne devienne aussi cycliste que la Hollande...

Carole Lefebvre

\* Une rue est en "zone 30" quand elle a été aménagée afin que la vitesse des véhicules n'exécède pas les 30 km/h. En général, les zones 30 riment avec chicanes et dos d'ânes...



# Les comptes de l'ADAV en 1999.

ADAV - COMPTE DE RESULTAT 1999			
PRODUITS		CHARGES	
	Réalisé		Réalisé
Fonctionnement courant			
Ventes et divers	5 523.70	Charges locatives	1 265.00
Location de vélos et entretien	4 010.00	Entretien vélos	627.70
Adhésions	24 840.00	Achats Tee Shirts	857.80
Abonnements	360.00	Manifest'actions	2 234.24
Dons	11 854.00	Colloques (Fubicy, FNAUT, AF3V)	4 564.00
Produits financiers	1 209.65	Photocopies	9 269.76
Subventions CG59	5 000.00	Affranchissements	7 714.30
Vélo école	1 100.00	Téléphone	5 036.87
AG Fubicy	1 208.00	Fournitures + matériels inf.	32 173.64
Cyclenades	330.00	Cotisations et adhésions	1 460.00
Suvbention Tourcoing	5 000.00	Assurances	1 099.93
Prestations (guides, animations)	7 000.00	Documentation	115.00
Subv EJ Lille (investissement)	27 263.00	Frais sur activités spécif. EJ	5 950.84
Sbdv EL Lille (fonctionnement)	20 000.00	Véloboutique	2 190.70
Sub Lille Journée ss voit	1 750.00	Consultations juridiques	723.60
		Vélo Ecole	199.00
		Solde de gestion	210.80
Emplois jeunes			
Subvention CNASEA (Etat)	216 696.33	Rémunérations	131 149.56
Subvention CG 59		URSSAF	47 576.00
		ASSEDIC	13 889.00
		IRCI (dont 4T98)	14 515.25
		Médecine du travail 98&99	1 230.12
<b>TOTAL DES PRODUITS</b>	<b>333 144.68</b>	<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>284 053.11</b>
<b>RESULTAT 1999</b>		<b>49 091.57 F</b>	
Situation au 31/12/98			
	<b>42 538.92</b>	Situation au 31/12/99	
Caisse	149.80	Caisse	118.45
Compte courant CCP	8 587.49	Compte Courant CCP	-3 499.24
Livret A	33 801.63	Livret A	95 011.28
		Excédent 99	-49 091.57

## VU...LNERABLES...

Usager du vélo pour mes déplacements domicile/travail, je ne peux qu'encourager les cyclistes à être vus; nous ne le serons jamais assez : Usez d'ingéniosité, de luminosité pour installer dynamos, ampoules halogènes ou au krypton, catadioptrés, diodes clignotantes qui s'allumeront lorsque vous serez à l'arrêt, bandes réfléchissantes, vêtements fluos... Soyez parés tels des sapins de Noël. Sachons toutefois être vigilants car le danger vient d'ailleurs. Nous restons bien vulnérables...

Je m'explique : Tout est fait pour favoriser la circulation fluide du trafic automobile et mettre en confiance le conducteur : de nouvelles voies sont construites, souhaitées par les élus et techniciens qui pensent agir actuellement au mieux; Combien sont-ils à travailler

sur les transports en commun, le vélo, la marche à pied, le déplacement des personnes à mobilité réduite ? Dans son véhicule, l'automobiliste se sent protégé; il ne craint rien; il voyage dans un espace privé, confortablement. Il envahit trottoirs, voies cyclables, occupe la voie publique saturée, polluée, empoisonne la cité. Voyez les effets du gasoil sur la santé. Le nombre et la vitesse sont des facteurs d'insécurité. Voyez la difficulté des personnes âgées à traverser sur un passage "protégé". Vous me parlez de justice, de respect, de règlement ? Combien sont-ils à respecter le 50 en ville ? Si le nombre de décès s'évalue à près de 1000 piétons par an et près de 300 cyclistes (en 98); ne me dites pas que c'est de l'autodestruction : le code de la route, les aménagements de voirie sont faits par et pour l'automobi-

liste : Connaissez-vous beaucoup de maires, de député(e)s qui se déplacent à vélo au quotidien ? Les cyclistes & les piétons ont bien du mal à se faire représenter au sein de groupe de travail pour de meilleurs aménagements les concernant; Voyez le coût du BP-est (1.400.000 francs) et cherchez ce qui a été amélioré pour passer à vélo d'un quartier à l'autre du boulevard ? Je terminerai toutefois sur une note positive en souhaitant une nette amélioration de la situation, en ce début 2000 avec la mise en place du PDU (Plan de Déplacements Urbains) sur lequel vous êtes invités à vous exprimer en mairie.

A vélo, la vie ne tient qu'à un fil...et deux petites ampoules.

Delrue Philippe.

## On n'est jamais mieux compté que par soi-même...

Depuis le mois de juin, des cyclistes comptent et matent des cyclistes : l'avant-dernier mercredi du mois, de 17 à 19 heures, des membres de l'Adav se postent, verre sans alcool et crayon à la main, dans le café à l'angle du boulevard de la Liberté et de la rue Nationale.

**Objectifs :** voir les variations du cyclisme urbain avec le temps, les saisons, etc.

Premiers résultats, après sept séances de comptage, en moyenne : 38 cyclistes par heure sur le boulevard de la Liberté et 73 rue Nationale - cherchez l'erreur ! Le 22 septembre, journée sans voiture, trois fois plus de cyclistes rue Nationale ...Suite page 14

# Reportage "le vélo dans la ville"

Lors d'un reportage radiophonique sur Radio Campus, M. Paul ASTIER, Maire de Bondoues et Vice Président de la CUDL a dit:

*"La voiture est un magnifique outil de liberté de l'Homme, on ne fait guère mieux pour partir en vacances à 500 ou 600 km. Par ailleurs, comme outil de déplacement pour ceux qui sont des péri-urbains pour venir au travail, c'est un outil qui aujourd'hui n'a pas de concurrents compte tenu du fait que le réseau de transport public est loin, pour le péri-urbain, de couvrir de manière satisfaisante la Métropole. Donc la voiture est un fantastique outil de déplacement et elle a un bel avenir devant elle". A suivre ...*

Ce que j'en pense, avec 8 400 morts et 180 000 blessés, cela en fait des accidents du "travail".

En conséquence, si une voiture vous percute, vous devez désormais dire "j'ai été heurté par un fantastique outil de déplacement". Mais cela ne vous empêche pas de rédiger un constat d'accident.

...suite du reportage.

- L'animateur radio : "Et le vélo ?"

- M. Paul ASTIER : "Le vélo est un outil qui a failli disparaître.

*Les courbes d'utilisation du vélo depuis 20 ans sont très très nettes en métropole. Aujourd'hui cela représente, je crois 5 à 6 %. Ça pourrait représenter 4 fois plus.*

*Ce qui a failli se passer : c'est justement le problème de la voiture qui, par les conceptions de la voirie, par la priorité de fait à l'automobile, a progressivement effacé du paysage des infrastructures le vélo.*

*Dieu soit loué, les choses sont en train de changer, et on aménage des bandes et des pistes cyclables. Je trouve qu'il n'y a pas mieux pour faire une balade le dimanche, je trouve*

*qu'il n'y a pas mieux qu'un vélo pour aller faire ses courses, en ville, lorsque l'on n'est pas pressé, lorsqu'on a envie de flâner. Encore faut-il que toutes les conditions soient réunies pour que l'usage du vélo puisse être garanti : des pistes et des bandes cyclables en toute sécurité, le stationnement des vélos, éventuellement la place laissée aux vélos dans des transports en commun pour les longs trajets. Mais tout cela est c'est un vaste chantier qui doit être mis en route".*

Mince, le vélo n'est pas un fantastique outil de déplacement. Il est pourtant économique, écologique, peu encombrant, silencieux.

La vérité sur les chiffres s'avère nécessaire. 5 à 6 % de déplacement vélo est un chiffre supérieur à l'objectif fixé par la CUDL à l'horizon 2015. Actuellement, le pourcentage des déplacements vélo est estimé à 2% (grâce à la dernière enquête ménages).

Reste à savoir si le formulaire était aussi mal rédigé que celui qui a servi pour le dernier recensement. Lycéens, étudiants et retraités n'étaient pas amenés à indiquer leur mode de déplacement.

Quant à avoir 20% à 24% de déplacements cyclistes c'est bien l'objectif d'un PDU mais celui de Strasbourg et non celui de LILLE.

Limiter l'usage du vélo à la promenade du dimanche et aux "courses lorsqu'on est pas pressé" me paraît très réducteur, mais il est vrai qu'un automobiliste pressé n'hésitera à stationner sur les bandes cyclables. En Hollande, c'est donc tous les jours dimanche et les Hollandais savent prendre le temps de vivre. Sans doute parce qu'ils le perdent rarement dans les embouteillages routiers. Désolé pour la suite du reportage, j'avais la flemme...

JD

## Les points "galères" du quartier Vauban

Pour les cyclistes venant du Vieux Lille ou de l'Esplanade, et se rendant dans le quartier universitaire et scolaire de Vauban, il y a encore bien des choses à faire. Certes, depuis quelques années, un passage leur a été créé, square Daubenton, pour pouvoir atteindre le boulevard Vauban, où il y a un couloir bus-vélo. Mais après, les problèmes commencent !

Les rues de Toul et Roland sont les plus fréquentées par les jeunes cyclistes, écoliers ou étudiants, rejoignant leur école, ainsi que par les militaires des différentes casernes du Vieux Lille rejoignant leur résidence, rue Roland. La rue Desmazière étant en sens interdit, beaucoup traversent le jardin Vauban en VTT pour rejoindre la rue de Toul, aussi en sens interdit, où ils empruntent le trottoir.

Pour ceux qui prennent le boulevard Vauban jusqu'à la rue Solférino, il y a bien la rue de la Digue dans le bon sens. Mais pour l'atteindre, il faut se faufiler à contre sens sur une vingtaine de mètres. Arrivés rue de Toul, en sens interdit sur

la gauche, certains prennent le trottoir et d'autres carrément le sens interdit pour rejoindre leur école ou leur faculté. Pour ce tronçon d'à peine 100 mètres, il serait bien venu de créer un contre sens cyclable comme il en a été installé rue des Stations.

Un dernier point bien "galère" attend ceux qui rentrent chez eux vers le centre ville en empruntant la rue Auber. S'ils veulent atteindre le boulevard Vauban ou pire la rue Nationale, ils devront accompagner les piétons, le vélo à la main. En effet, si dans l'autre sens un passage a été créé pour rejoindre le boulevard Bigo Danel, rien n'a été fait pour ceux qui veulent aller vers le centre. Au contraire, un refuge a été installé en face de la rue Auber pour contrer

toute velléité de passer tout droit aux automobilistes et par la même aux cyclistes encore une fois oubliés.

Enfin, idée géniale que d'avoir inversé les sens uniques des rues de Gand et de la Rapine pour désengorger l'avenue du Peuple Belge... en faisant bien sûr abstraction des cyclistes, qui pour atteindre le centre ville sont contraints de prendre les 50 mètres de sens interdit de la rue de la Rapine (pourquoi pas un contre-sens cycliste) ou risquer de se trouver face à un autobus en rejoignant la place du Lion d'Or, à moins que pour respecter le code de la route ils ne remontent les pavés de la rue de Gand ...

Pour ceux qui arrivent de l'autre côté, par la rue de Courtrai, ne pouvant passer par la porte de Gand, fermée



pour des mois, ils iront galérer dans le bouchon de la rue de Thionville souvent bloquée d'un bout à l'autre, depuis l'inversion du sens de circula-

tion de la rue de Gand. Comble de "bonheur", arrivé à son extrémité, ils ne pourront toujours pas rejoindre l'avenue du Peuple Belge,

contraint de tourner à droite.

Guy Bultheel

## Fiche technique

Cela fait plusieurs fois que des adhérents me posent la question : comment entretenir la chaîne d'un vélo ?

Voici (enfin) la réponse (gracieusement fourni par un fabricant de chaînes).

Maintenance, entretien

- Les graissages réguliers prolongent la durée de vie de la chaîne

- Huiler les articulations de la chaîne et laisser agir

- Nettoyer les chaînes encrassées avant de huiler. N'utilisez pas de détergent dégraissant ou contenant des acides. Ne laissez agir le détergent que quelques minutes puis rincez à l'eau. Ne huilez la chaîne que lorsqu'elle sera complètement sèche.

PS : Ne pas oublier l'huile de coude !

Jean Dewavrin

## Cycles pliants.

Vous voyagez en avion, en train, en bus ou en métro, le vélo pliant saura se faire si petit qu'il partira avec vous en "bagage à main". Plusieurs fabricants se sont mis en quatre pour vous faire des vélos pliants de qualités :

- **Gamme Brompton** : le savoir-faire anglais, le MUST ! Concept de pliage inégalé (Dimension plié : 25X55X57), suspension pour le confort. Cadres Acier électro-zingué. Garantie 10 ans. 3 à 7 vitesses de 4 920 à 6 397 francs.
- **Gamme Dahon** : propose une gamme de 6 vélos pour la ville, les chemins, et le tout terrain. Toute la technologie américaine. 6 modèles pliants, 16,20 ou 26 pouces, 3 à 21 vitesses. Cadres Acier ou Inox. Garantie 5 ans. De 2 790 à 4 990 francs.
- **Gamme Di Balmi** : le génie du vélo pliant. Pliage Ultra rapide. Cadres Acier ou Inox. 5 à 7 vitesses, De 3 295 francs à 7 752 francs.
- **Gamme Daewoo** : l'astucieux Corée : Cadres sans charnières Acier ou Alu. De 1 à 3 vitesses. De 1 990 francs à 3 320 francs.
- **Gamme Intercycles** : du vélo pliant au tricycle en passant par le tandem pliant. De 1 395 à 1 850 francs.
- **Gamme Gazelle** : Tout le savoir-faire d'une grande marque de vélos hollandais. Chaque vélo sera livré avec un sac de transport gratuit à toute personne membre de l'ADAV (sauf pour le modèle Gazelle).

# Réunion Conseil Général / ADAV du 17/11/99

Ce mercredi 17 novembre 1999, l'ADAV a sollicité un entretien avec monsieur Paul Raoult - premier vice-président, chargé des finances et de l'aménagement du territoire, au Conseil Général du Nord.

Au cours de la discussion, monsieur Raoult nous a promis qu'il nous tiendrait informé du schéma directeur (orientation sur 15 ans) et du plan départemental du réseau cyclable (orientation sur 5 ans). Une délibération aura lieu fin 2000 après réflexion plus approfondie; Toutefois, monsieur Raoult s'engage à ce que soit mis en place un aménagement cyclable lors de chaque construction de voirie.

Nous l'avons informé de l'inquiétude que nous avons face aux aménagements pour automobiles de plus en plus fréquents aux abords des contournements et axes autoroutiers situés en zone péri-urbaine. Ceux-ci ne proposent aucune sécurité pour les cyclistes et restent un frein important à l'usage du vélo. Nous lui avons exposé le cas précis des giratoires du Grand Cottignies à Wasquehal; entourés de pistes cyclables, celles-ci proposent 7 stops pour les cyclistes. L'endroit est très fréquenté, la vitesse

des automobiles y est élevée. Tout est cumulé pour freiner l'usage du vélo, et ne pas emprunter l'aménagement prévu pour le cycliste. Peut-on envisager une piste bidirectionnelle autour du giratoire ? et pourquoi pas la priorité aux cyclistes engagés dans le giratoire ?

Nous l'avons informé du projet des véloroutes et voies vertes, de la création de l'association des départements cyclables.

Monsieur Raoult a été particulièrement attentif lorsque nous lui avons parlé d'intermodalité, d'accessibilité aux collègues à vélo, de ce qui pourrait être mis en place pour favoriser l'usage du vélo lors des déplacements professionnels et domicile/travail des agents des administrations.

Quoique court, l'entretien nous a semblé constructif, il reste que l'ADAV souhaite être reconnue pour sa connaissance du terrain et des usages dans un travail de partenariat.

Pruvost Dominique

Delrue Philippe

... Suite de la page 10

qu'en temps normal et (seulement) + 66% boulevard de la Liberté.

Quant aux cyclomotoristes, ils représentent de 30 à 45% des deux-roues légers boulevard de la Liberté, et de 15 à 20% rue Nationale. Paradoxalement, on trouve également, en proportion, légèrement plus de rollers et de skaters sur le boulevard de la Liberté que sur la rue Nationale respectivement environ 5 et 4% par rapport aux deux-roues légers).

Dans la masse du trafic, cyclistes et cyclomotoristes ne pèsent que pour 2 % environ des occupants automobiles boulevard de la Liberté, et pour 5% rue Nationale.

Merci aux valeureux buveurs-compteurs, Cathy, Damien, Elisabeth, Françoise, Gilles, Julien, Jean-Pierre, Ludivine, Philippe D. et Véronique. Cet exercice requiert évidemment de nouveaux volontaires assoiffés et observateurs pour une petite heure un mercredi soir.  
Contactez-nous. Philippe Tostain



# Les Brèves de Jean-Pierre

## Qui sème le vent, ... récolte la tempête et la marée noire

Pendant de nombreuses années, Christian Leyrit fut Directeur des routes au ministère de l'Équipement. Il fut certes le signataire d'une directive sur "la prise en compte des deux roues légers dans les aménagements de voirie", mais ce document est méconnu des services et n'a aucune valeur obligatoire (cf. dossier de la RN 41). Non, il a surtout contribué à faire de la France un pays où il fait bon circuler en voiture.

Récemment, il a quitté ce poste pour celui de Préfet de la Charente-Maritime. Son passé l'y a rejoint puisqu'il doit désormais affronter les conséquences de la tempête et de la marée noire qui sont les corollaires du tout automobile!

## Sur Douai ?

Lors de l'Assemblée Générale de Droit d'vélo, notre homologue douaisienne, les élus de l'agglomération de Douai se sont montrés complexés par rapport à la Communauté Urbaine de Lille: dans la démarche P.D.U, ils en sont encore au stade de l'analyse de la situation et pensent avoir plusieurs mois de retard par rapport à Lille métropole qui a déjà voté le P.D.U. Je les ai rassurés en leur expliquant qu'ils avaient non pas un an de retard, mais plus de quinze ans d'avance. En effet, à Douai, la part du vélo dans les déplacements est actuelle-

ment de 5 % alors qu'à Lille on prévoit de la doubler, c'est-à-dire de la faire passer à 4 % en 2015!

## Radio de sévices publics ?

Chaque dimanche matin, à l'heure des croissants, quand le bruit de la circulation automobile est moindre que les autres jours de la semaine et que nombre de Français sortiraient bien leur vélo pour aller respirer et dégourdir leurs muscles, Denis Astagneau, sur France Inter les rappelle à la déraison en leur vantant les mérites de tel nouveau cabriolet ou de tel bolide atteignant les 190 km/h -sur circuit- précise-t-il pour se dédouaner et faire saliver d'envie ceux qui ne bénéficient pas de ses privilèges.

Dernièrement il s'est surpassé puisqu'il a déclaré que le piéton n'était qu'un "automobiliste descendu de sa voiture" - rejoignant la DDE et le Tribunal Administratif de Lille qui m'ont reproché dans le dossier de la RN 41 de n'avoir pas prouvé que ceux qui habitaient à proximité de cet axe pouvaient encore marcher!! Il ne s'est pas contenté de cette déclaration puisqu'il a affirmé: "les femmes adorent les 4x4 car ils leur permettent de se garer facilement sur les trottoirs", oubliant que les femmes sont souvent des mères de familles qui pestent contre les automobilistes qui les obligent à slalomer avec leur poussette.

A quand une chronique vélo le dimanche matin sur France-Inter?

## Petites nouvelles de la RN 41

L'ADAV a bien fait appel de la décision du Tribunal Administratif de Lille concernant le recours en annulation de la Déclaration d'Utilité Publique de la mise à deux fois deux voies de la RN 41. Entre temps, dans

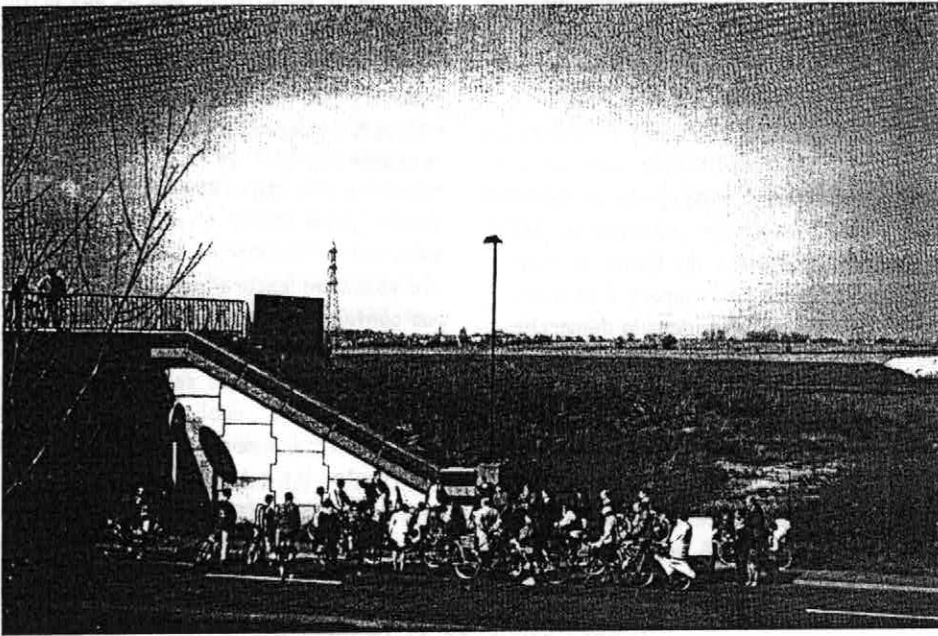
une revue de sécurité routière, Monsieur Paul Astier -vice-président de la CUDL chargé du PDU- a fort justement déclaré : « la RN 41 passe à deux fois deux voies, et dans le pays des Weppes, c'est une césure.

Il est absolument nécessaire de procéder ici à des aménagements pour permettre aux piétons et aux vélos de traverser cet axe en toute sécurité ». Il aurait pu rajouter « et sans imposer de détours excessifs à ceux qui utilisent des modes de déplacements respectueux de l'environnement.

Nous nous réjouissons de cette prise de position, mais le problème est que, lors du vote du P.D.U, rien n'a été prévu à notre connaissance -nous espérons être démentis- pour résoudre le problème. Il y a pire, pour accéder au seul échangeur existant sur une distance de 6 kilomètres, les cyclistes habitant à proximité devront descendre de bicyclette et pousser leur vélo sur un escalier -équipé quand même d'une

goulotte- parce que le Conseil Général n'a pas pris la peine de prévoir une rampe d'accès pour les cyclistes!

Il ne faudrait surtout pas que les belles déclarations formulées à l'occasion du P.D.U n'endorment notre conscience militante, il y a encore un monde entre le dire et le faire. Après dix ans passés en réunions, en courriers, en gentilles manifestations et en combats juridiques qui épuisent notre énergie et notre patience, peut-être devons-nous user de méthodes plus musclées ? On pourrait par exemple bloquer la RN 41 ou obliger, l'espace d'une demi-journée, les automobilistes à vivre les incroyables détours que l'on veut nous faire subir au quotidien.



Echangeur !!! de la RN 41



### Laissons nos enfants rouler sans permis !

Nous sommes parfois invités à écrire dans le journal de l'Association de Parents d'élèves de l'école de nos enfants. Dernièrement j'ai proposé cet article qui a fait réagir positivement de nombreux parents et maîtres. Qui sait, à l'heure où des conseils municipaux d'enfants se mettent en place, la diffusion d'articles de ce type peut élargir notre audience? Nos amis belges du GRACQ l'ont bien compris puisqu'ils mènent leur lutte vélocipédique en collaboration avec les associations familiales. D'une façon générale, nous avons tout intérêt à nous unir aux associations de quartier ou de protection de l'environnement pour les faire bénéficier de notre expérience et accroître le succès de nos actions : la manifestation de Lezennes, menée avec le CLIC en constitue un bon exemple.

J'ai gardé en mémoire l'image des nombreux vélos des écoliers du village garés sous le préau de l'école. J'enviais mes camarades qui habitaient assez loin pour avoir le privilège de se déplacer ainsi. Les années ont passé, les voitures ont occupé l'espace; il y a bien longtemps que nous n'osons plus laisser les enfants rouler à vélo sur la route. Fatalistes, on se résigne. Pourtant, en roulant à bicyclette l'enfant devient autonome plus rapidement, et rend un peu de liberté à ses parents: si la voiture est un fantastique instrument de liberté, elle peut aussi rendre esclaves les "mamans-taxis" qui doivent conduire leur enfant au collège, à l'école de musique au club de judo, sans oublier de le reprendre en en déposant un second à un autre endroit. Que de mercredis après-midi infernaux pourraient s'éclaircir si nos enfants pouvaient se rendre à l'école ou ailleurs à vélo!

Ils apprendraient aussi à respecter l'environnement, feraient un peu de sport et prendraient de bonnes habitudes pour plus

En hollande, les enfants vont à l'école à vélo



tard.

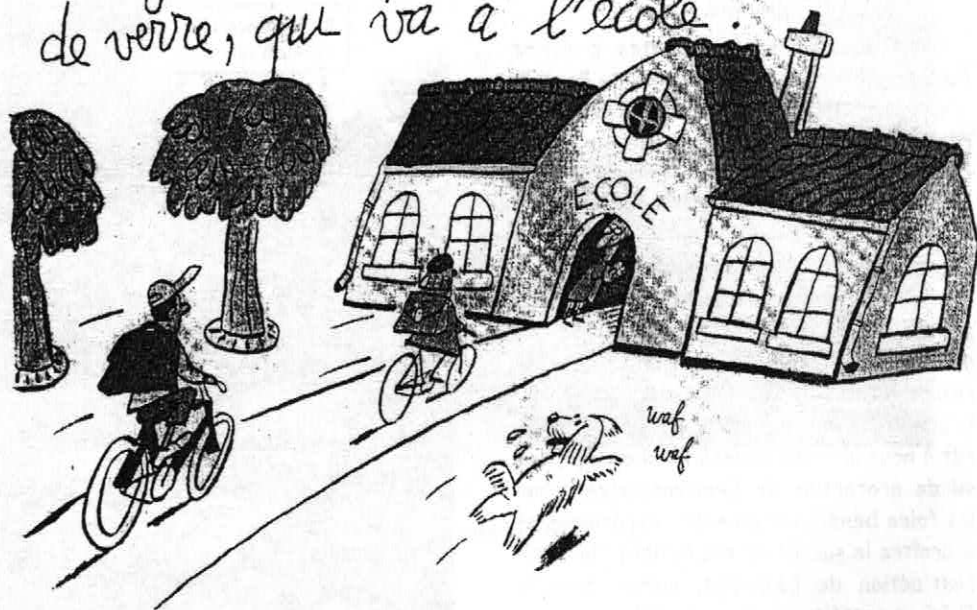
En fait, il suffirait de peu de choses:

- que nous parents, prenions le temps de les accompagner à plusieurs reprises à vélo pour leur montrer les dangers de l'itinéraire et leur rappeler les règles et les "trucs" de circulation (rouler à un mètre du trottoir pour éviter les portières qui s'ouvrent, signaler tout changement de direction avec son bras, ne pas rouler à deux de front, respecter le code de la route, avoir freins et éclairage en bon état, porter un casque et des vêtements voyants).
- que nous parents acceptions de ne pas trop couvrir nos enfants et intégrions les statistiques officielles qui disent qu'un cycliste n'a que deux fois plus de "chances" d'avoir un accident grave qu'un automobiliste : la plupart des accidents de

deux-roues concernent en effet les cyclomoteurs et les scooters.

- que nous automobilistes acceptions d'attendre un peu pour dépasser les vélos en sécurité (il faut un mètre de distance en ville et un mètre cinquante en campagne), que nous ne cherchions pas non plus à leur forcer le passage aux priorités par exemple. D'ailleurs ça ne sert à rien de s'énerver, aux heures de pointe, les vélos en ville vont plus vite que les voitures!
- que les élus et aménageurs leur facilitent la vie (en installant des arceaux de stationnement, des sas aux carrefours, des bandes cyclables conformément à la loi sur l'air\*, ne leur imposent pas forcément les mêmes détours qu'aux automobilistes mais créent des contresens cyclables par exemple...)

*il y a une piste cyclable, sans vous de verre, qui va à l'école.*



Ce qui me paraissait encore utopique il y a quelques mois, je l'ai vécu avec mon fils Nicolas (6°D)... mais en Hollande! En attendant, il y a peut-être moyen d'agir individuellement ou peut-être par le biais des associations de parents d'élèves ou de l'association pour le Droit Au Vélo?

Jean-Pierre Verhille

## Brèves de Jean

### Effet périphérique

Dans le style des Guignols de l'info. La DDE : le partenaire officiel du transport qui pue, qui pollue, qui encombre et qui, éventuellement, rend nerveux. Mission impossible L'ADAV cherche deux professeurs, un de français, l'autre de mathématiques extrêmement doués pour expliquer aux services de " Lille Métropole" (élus et techniciens) que "diminuer le trafic automobile" LOI n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1) ne se limite pas à "réduire la croissance du trafic automobile". Le monde évolue Mai 1968, sous les pavés, la plage Décembre 1999, Sous le mazout, la plage.

### Divergence de but

*Extrait d'une brochure de la sécurité routière :* "En ville. Ne rasez pas les trottoirs ou les voitures en stationnement. ATTENTION aux portières qui s'ouvrent, aux voitures qui déboîtent, aux enfants qui débouchent entre deux véhicules". Conclusion : pour cette administration, la sécurité du cycliste est prépondérante sur la fluidité du trafic. Dans la CUDL, lorsque les voies sont trop étroites pour permettre l'installation de bandes cyclables, les techniciens ont parfois recours à des pictogrammes vélo placés à proximité immédiate des stationnements voiture. Conclusion : pour cette administration, la fluidité du trafic routier est prépondérante sur la sécurité des cyclistes.

Jean Dewavrin

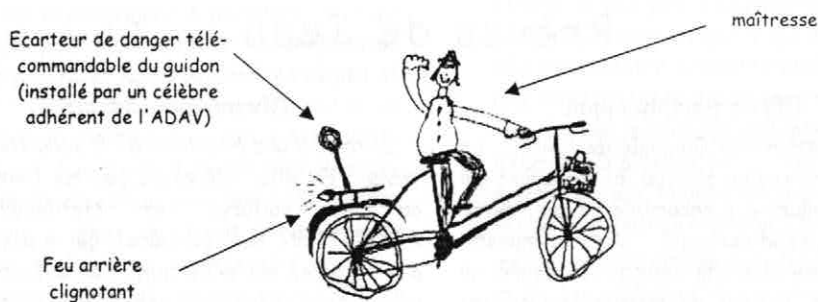
## Réductions sur achat de vélos et pièces

Les vélocistes ci-dessous offrent le meilleur accueil et des remises aux adhérents de l'Association (sur présentation de la carte de l'année jointe si vous êtes à jour de cotisation).

Cycles FALLET	4 bis, av. Robert Schumann- MONS-EN-BAROEUL tél. : 03.20.04.47.01	Remise
Cycles Peugeot LECOLIER	64 Rue Gambetta - 59 000 LILLE tél. : 03.20.54.83.39	10% sur achat de vélo 10 % sur les pièces
Cycles-Peugeot-MBK Michel WICQUART	12, rue A.Bailly - MARCQ-EN-BAROEUL tél. : 03.20.98.32.40	Remise
Cycles et Motos Alain PEUCELLE	22, bd Clémenceau MARCQ-EN-BAROEUL tél. : 03.20.55.84.84	6% sur achat de vélo 10% sur les pièces
LAMBERSART Cycles	11, rue du Bourg 59 130 LAMBERSART tél. 03 20 93 99 38	10% sur achat de vélo 10% sur les pièces
VANDERDONCKT	58, rue du maréchal FOCH - LOOS tél. : 03 20 07 40 38	Remise

# Dur dur de changer les mentalités....

Je suis institutrice en maternelle et pour aller à l'école... je vais à vélo.



Dessin de Léon

- "Moi aussi j'ai un vélo, maîtresse !"
- "J'aime bien faire du vélo."
- "C'est chouette d'avoir une maîtresse qui fait du vélo."
- "Vous êtes courageuse !" "Vous n'avez pas froid ?!"
- "Vous au moins vous n'avez pas de problème pour vous garer !"
- "Moi aussi, il faudrait que j'utilise mon vélo." etc..... me dit-on régulièrement.

En venant à vélo,

- 1) vous êtes très vite repérée ... ce qui est agréable !
- 2) vous êtes considérée comme une HEROÏNE ! n'ayons pas peur des mots !

Domage... tous ces curieux, envieux, admirateurs ne se décident pas, malgré leurs propos et mes farouches arguments pour le vélo à quitter leur voiture !

Certains mêmes se comportent comme de vrais automobilistes qui klaxonnent sur le 1<sup>er</sup> cycliste qui gêne LEUR voie ou se garent sur les bandes cyclables.

- Charlotte CORNILLE -



# Agenda

## Natur'à vélo à Lille

Nous vous invitons à découvrir les espaces verts lillois au travers une promenade à vélo de 10 km (allure tranquille) la découverte de la faune, la flore et différentes associations qui agissent sur ces lieux privilégiés. Plusieurs dates pour cette balade :

- Samedi 8 avril 2000 - 9h00 - rendez-vous à la MNE - 23 rue Gosselet à Lille.
- Vendredi 26 mai 2000 - 18h30 - rendez-vous à la MNE - 23 rue Gosselet à Lille.
- Vendredi 23 juin 2000 - 18h30 - rendez-vous à la MNE - 23 rue Gosselet à Lille.

*Attention: inscription obligatoire 2 jours avant la balade!*

*15 francs - Gratuit pour les enfants et les adhérents de l'ADAV.*

## Balade Cyclo-Cœur à Tourcoing

Dimanche 14 mai - 14h30 - rendez-vous avenue de la Fin de la Guerre, au parc Clemenceau, 8,5 km à la découverte historique des espaces verts dans le cadre du marché aux fleurs. Visite

commentée par l'Archiviste de la ville de Tourcoing.

*Dans tous les cas, prévoir un vêtement de pluie, nécessaire de réparation, et éclairage (possibilité de louer un vélo).*

## Fête des Transports

Les 20 et 21 mai 2000, Lille Métropole Communauté Urbaine organise un week-end festif dédié aux transports et au déplacement, sur l'ensemble de la Métropole.

A cette occasion, tous les transports (voiture, métro, tramway, bus, train, vélo, rollers...) seront présentés au grand public.

Le samedi 20 mai, l'ADAV présentera simultanément une nouvelle exposition à Roubaix, Villeneuve d'Ascq et Lille. En ces trois lieux, un stand tenu par des bénévoles de l'association sera mis en place. Des animations seront également proposées.

Sur Villeneuve d'Ascq, nous vous proposerons une exposition de vélos origi-

naux et à assistance électrique en collaboration avec la société Mobélec.

Sur la Grand'Place de Lille, nous organiserons un défilé qui retrace l'évolution de la pratique du vélo sur un siècle et qui revendique une plus grande place pour ce mode de déplacement. Ce défilé sera précédé d'une fanfare cycliste.

Pour que le vélo ne soit pas le parent pauvre de ce week-end destiné à mettre en valeur l'intégralité des modes de transports, nous sollicitons d'ores et déjà votre présence. Nous comptons sur vous tous !

## A noter aussi dès maintenant :

Samedi 3 Juin : 10ème anniversaire de la T.G.V (Très Grande VéloFête)

Samedi 1<sup>er</sup> Juillet: Stand sur la Grand Place de Lille et balade à vélo (10 km) dans le cadre des opérations Eté de la MNE?

Samedi 21 octobre : Broc à vélo à la salle Courmont - de 9h00 à 13h00.

*L'inscription sera obligatoire.*

## Associations Amies

Il existe à Lille d'autres associations de cyclistes qui, à leur manière, défendent le vélo. Si vous aimez les balades tranquilles et conviviales, l'Association Sisyphe propose chaque mois une ou plusieurs sorties, avec à chaque fois un thème différent.

- Le dimanche 16 avril : une sortie à Moringhem pour "la fête des épouvantails".
- Le dimanche 7 mai : une virée à Steenweerck pour "la fête des métiers d'autrefois".
- Les dimanche 11 et lundi 12 juin (Pentecôte) : un déplacement pour découvrir Vaux-le-Vicomte et ses environs.

D'autres activités sont prévues par exemple, une semaine aux Pays-Bas en juillet et en août. Pour tous renseignements- Sisyphe- 17, rue de Bouvines 59800 Lille -03.20.04.14.80

Si vous préférez une pratique plus sportive mais tout aussi conviviale, l'URFA (Union des Randonneurs Flandres Artois) programme chaque semaine plusieurs randonnées. Elle organise par ailleurs le désormais légendaire Lille-Hardelot, qui fêtera sa vingtième édition ce 21 mai 2000. Pour les renseignements - URFA - Maison de la Nature et de l'Environnement 23, rue Gosselet - LILLE - 03.20.53.48.38 Permanence le jeudi de 19h30 à 20h30 au café de Paris (face à la Mairie de Lille)

"Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs.  
Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue... "

### Rejoignez-nous !

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Je voudrais adhérer à l'ADAV et recevoir le journal l'heurovélo   | Prénom.....              |
| <input type="checkbox"/> Adhésion individuelle .....90 f   | NOM .....                |
| <input type="checkbox"/> Chômeurs / étudiants .....50 f  | Adresse .....            |
| <input type="checkbox"/> Couples / familles .....160 f   | Ville .....              |
| <input type="checkbox"/> membre de soutien .....150 f  |                          |
| <input type="checkbox"/> Association.....150 f   |                          |
| <br>   |                          |
| <input type="checkbox"/> Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal l'heurovélo.....40 f   | Téléphone .....          |
| <input type="checkbox"/> Je souhaite participer aux activités de l'ADAV  | Profession .....         |
| <input type="checkbox"/> Je voudrais soutenir financièrement les actions de l'ADAV et je fais un don de ..... F (un reçu fiscal me sera envoyé). | Année de naissance ..... |
|  | Email.....               |
- Ci-joint un chèque de ..... F à l'ordre de l'ADAV.

# CYCLOFAN

par Stéphane Erouart



# L'OURS

« L'Heurovélo, journal dérailleur »  
est édité par l'Association Droit au Vélo (ADAV),  
23 rue Gosselet 59000 LILLE.

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

Numéro 29, 10F le numéro.

Directeur de la publication: V. Fafeur.  
CPPAP en cours. ISSN 125 10602.

Imprimé par nos soins à 500 exemplaires

Maquette: ADAV -

## sommaire

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

Les articles pour le prochain  
Heurovélo doivent nous parvenir  
avant le 28 avril.  
Alors à vos plumes...



Bilan de l'Assemblée Générale de l'ADAV pour 1999 .....	2
PALMARES 1999 .....	3
Manifest'action de LEZENNES .....	7
Les comptes de l'ADAV en 1999 .....	9
VU...LNERABLES .....	10
On n'est jamais mieux compté que par soi-même .....	10
Reportage "le vélo dans la ville" .....	10
Les points "galères" du quartier Vauban .....	12
Fiche technique .....	13
Cycles pliants .....	13
Réunion Conseil Général / ADAV du 17/11/99 .....	14
Les Brèves de Jean-Pierre ..	15
Brèves de Jean .....	19
Réductions sur achat de vélos et pièces .....	19
Dur dur de changer les mentalités .....	20
Agenda .....	21
Cyclofan .....	23