

Sommaire

- Le prix du sang **2**
- 3** • Petit vélo devient grand • toux bagnole • Conseils de quartier • Transpole au clair de la lune
- CUDL : les aventures du PDU **4**
- Rue d'Arras en zone 30?
- 5** • AG : le grand événement hystérique • 20 ans de militantisme • Les 10 conditions "CUDL fiction"
- le mot du président • Scénic la police ? **6**
- En vrac sur le vol ...
- 7** • Périphérique : bientôt un vélo'drive ?
- Le palmarès 2000 : année noire, toujours des promesses **8**
- 9** • Bonjour monsieur le président
- Nous ne voulons plus être des "SBF" **10**
- 11** • Merci les "Vélocistes" • l'ADAV bientôt agréée A.L.U. ? • Cyclofan dans le vent !
- Agenda **12**
- Quelques conseils pour mieux respirer en vélo!

Sécurité

Manifestation des cyclistes, rue d'Arras

« Créer une zone à 30 km/h ! »



Les cyclistes appellent à améliorer le cadre de vie, rue d'Arras et aux alentours. Photo Jean-Philippe ROUSSELLE

Mais qui sont ces gens qui peignent des empreintes de pieds dans la rue ? Des piétons mais aussi des cyclistes en colère, accompagnés deux associations : l'Atelier populaire d'urbanisme de Moulins et l'Association droit au vélo (ADAV).

Ils organisaient hier leur deuxième manifestation en un mois pour réclamer la requalification de la rue d'Arras en « zone trente », où la vitesse serait limitée à trente km/h. Cette doléance fait suite aux nombreux accidents qui ont émaillé l'histoire de cette artère menant vers le centre-ville. « Cette rue est un des axes principaux de Moulins, les voitures arrivent très souvent à grande vitesse. Or des statistiques existent. Un piéton heurté par une voiture roulant à 50 km/h mourra dans

Vu dans la Voix du Nord des 18 et 19 mars 2001

60% des cas ; à 30 km/h, les risques de mort sont diminués de moitié » explique un responsable. Au terme de dix-huit mois de négociations, les militants ont obtenu du Conseil de quartier l'interdiction de circulation sur cette artère pour les camions de plus de trois tonnes cinq. Des barrières ont également été apposées sur les trottoirs. « Elles ne peuvent qu'être provisoires. Elles renforcent l'idée, chez certains automobilistes, que sur cette route, on peut foncer », explique-t-on encore. La seule solution serait donc l'aménagement de cette « zone trente », avec l'idée de faire adopter le même système pour d'autres carrefours « sensibles », comme un peu plus loin, à l'intersection des rues de Douai, d'Arras et de Cambrai.

Isabelle DUPONT

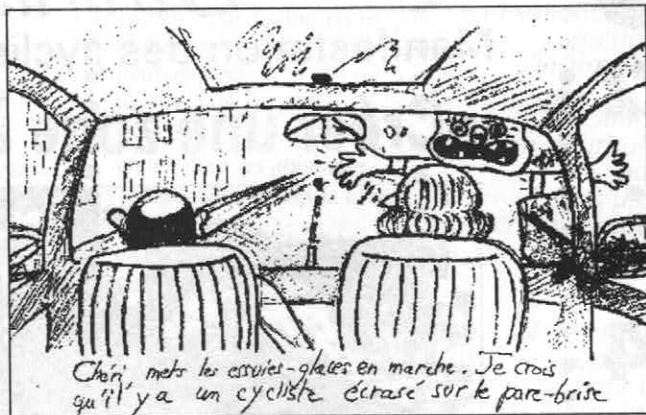
Le prix du sang

Après les animaux, les cyclistes ?

Quand on circule à pied ou à vélo en campagne, on ne manque pas d'être frappé par le nombre d'animaux morts que l'on trouve sur les bas-côtés.

De plus en plus souvent, espèce indésirable, le cycliste est lui aussi victime des mêmes chauffards. Très souvent, ceux-ci ne s'arrêtent même pas pour prêter secours à leur victime. Gilbert Guilhard, responsable d'un club d'athlétisme, domicilié à Lambersart a ainsi été écrasé sur la route de Pérenchies, le meurtrier s'est sauvé.

On pourrait croire que des aménagements cyclables suffiraient à résoudre le problème. Malheureusement, à Armentières, une jeune collégienne a été fauchée sur une bande cyclable par un chauffeur de poids-lourds à quelques dizaines de mètres d'un rond-point qui doit être rénové par la CUDL sans aménagement cyclable. Cette absence de prise en compte du vélo en cet endroit fait d'ailleurs que nous sommes en procès contre cette institution depuis 1998.



La police tient peu compte des deux-roues. 80 % des accidents de vélo et 50% des accidents de moto ou de mobylette, même percutées par une voiture ne sont pas comptabilisés.

Monsieur Baron a été tué ce vendredi 8 décembre à Wez-Macquart par un automobiliste roulant à 120 km/h sur une route départementale qui a déclaré avoir été ébloui par le soleil. Le casque de ce cycliste, accessoire dérisoire a été retrouvé à 50 mètres de là.

La semaine suivante, un de mes élèves est venu me voir après plusieurs jours d'absence : se rendant au lycée à vélo, il avait été serré par une

voiture qui s'était brutalement rabattue pour éviter une voiture venant en face alors qu'elle avait déjà entrepris un dépassement sans visibilité en pleine agglomération : les rétrécissements de voirie chers à la CUDL qui transforment les cyclistes en ralentisseurs humains ne sont pas étrangers à sa chute. Là encore l'automobiliste a pris la fuite. Il serait pourtant si simple de prévoir des by-pass pour les cyclistes ! !

On ose encore nous dire que le faible nombre de cycliste est dû à des problèmes culturels. Si les cyclistes ne sont pas sur les routes, ils sont sous les roues et occasionnellement dans les colonnes des faits divers. Un article de l'Express du 21 décembre précise que, dans la comptabilité des accidents de la circulation, « la police tient peu compte des deux-roues. 80 % des accidents de vélo et 50 % des accidents de

moto ou de mobylette, même percutées par une voiture ne sont pas comptabilisés. »

Les risques de la circulation à vélo sont pour beaucoup dans la faible pratique de ce mode de déplacement. Daniel Rougerie qualifie ces accidents d'une formule terrible, d'un décret solennel, définitif, radical comme le destin d'un personnage tragique: « le prix du sang ». Je le comprends ainsi: « C'est bien de faire du vélo, mais attendez-vous à en payer le tribut en vies humaines, nous ne pouvons rien

pour vous ». Perdue dans un labyrinthe de rues, nous sommes livrés en pâture au Minotaure-automobile. Dans le passé, Thésée s'est efforcé de terrasser le monstre. Aujourd'hui les responsables de la cité le cajolent et nous livrent à ses roues. Ce 2 février, un jeune cycliste de dix ans a ainsi été « happé* » par un poids lourd dans un virage rue d'Englos à Haubourdin. Cette fois-là, le monstre n'en a pas voulu : il l'a avalé par le côté et régurgité par l'arrière, le laissant « avec une plaie profonde à l'aîne et au ventre ». Aménagé prochainement, le carrefour ne prévoit pas de by-pass qui obligerait les poids-lourds à ne pas « serrer » le trottoir lorsqu'ils négocient un virage. Dans le mythe antique, Ariane aidait Thésée à retrouver son chemin après avoir vaincu le Minotaure. Aujourd'hui, Ariane est devenue fusée : tout un symbole.

Il paraît que l'insécurité est au cœur de la campagne des municipales : s'agit-il de l'insécurité des cyclistes ? J'ai pourtant bien plus peur quand je circule à vélo boulevard de la Liberté que lorsque je prends le métro ! Au vu des récents accidents, cette crainte apparaît hélas fondée. Loin de se contenter de ce constat fataliste, lors du C.A de février, Yves Maerten a proposé que l'on organise une manifestation sur le lieu d'un accident de vélo, 48 heures après qu'il est survenu. Si vous voulez être contacté lors de telles circonstances, laissez vos coordonnées sur le répondeur de l'ADAV au 03 20 86 17 25.

J-P V

* La Voix du Nord du 9 février 2001

Partagés entre rage et dépit, nous sommes désespérés. On interdit sur roades et autoroutes la circulation des tracteurs en raison de leur faible vitesse et on laisse rouler sans aménagement spécifique des cyclistes lents et sans protection avec des automobilistes roulant sur des départementales à des vitesses élevées.

LA TOUX BAGNOLE

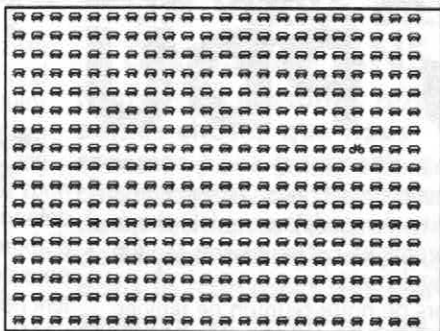
"La toux bagnole" se soigne avec une infusion de cyclette champêtre, prenez-en un bol.

"L'atout bagnole" se soigne avec une diffusion complète de publicité mensongère, 3 à 4 fioles.

"Le tout bagnole" ne se soigne pas : Maladie incurable due à une folle dégénérescence des cellules du cerveau... A moins, peut-être, de se mettre à tousser, tous ensemble, pour faire sortir les fioles...

Xavier Verdun

J E U CHERCHEZ L'INTRUS (EN MOINS D'UN COUP DE PEDALE...)



EURÊKA

Pourquoi y a t-il si peu... de passages piétons dans la rue Parmentier à Mons en Baroeul et ailleurs.

C'est très simple, c'est pour ne pas gêner le stationnement automobile. Les voitures n'ayant pas le droit de stationner sur les passages protégés. **Jean**

Supplique
aux Présidents
de Transpole
et de la CUDL
Pour obtenir le droit de
monter dans les bus "
Clair de lune "
avec son vélo.

Au Clair de la lune
Mon ami Pierrot,
Prête-moi ton bus
Pour mettr'mon vélo.
Ma chambre à air
est morte
Je n'ai plus de pneu.
Ouvre-moi ta porte
Pour l'amour de Dieu

JPV

PETIT VÉLO DEVIENDRA GRAND

Sur la selle au gré du vent
Il regarde nonchalamment
Ces autos et ces passants
Ce ciel bleu éblouissant

Quoi qu'en disent les bien-pensants
Petit vélo deviendra grand

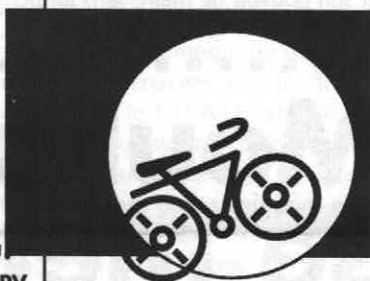
Il pédale tout en chantant
En roue libre tel un enfant
Qui recherche éperdument
Petite reine d'un autre temps

Quoi qu'en disent les bien-pensants
Petit vélo deviendra grand

C'est pourquoi en attendant
Il siffle tranquillement
Et dépasse lentement
Les quatre roues stationnant

Quoi qu'en disent les bien-pensants
Petit vélo deviendra grand

Romuald



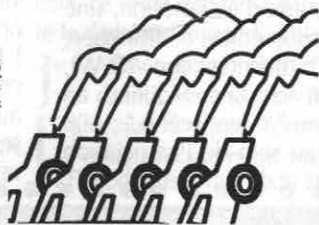
Courrier des lecteurs

A propos de l'article intitulé

"Vers un procès de l'air contaminé".

A la suite de l'article du dernier Heurovélo, François Tempé, spécialiste des questions juridiques à la Fubicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette) a envoyé les précisions suivantes. Elles invitent fort justement à effectuer une distinction entre le sens littéral et le sens juridique d'une expression.

Le seul commentaire que je me permettrais est celui d'une réserve quant à l'emploi de "crime contre l'humanité", les négligences des décideurs, pour nocives qu'elles soient pour l'humanité n'étant pas juridiquement assimilables au "crime contre l'humanité" qui consiste grosso modo, en l'élimination sélective, volontaire et programmée, d'une catégorie d'individus, en général définie par des critères ethniques, depuis les enfants au berceau jusqu'aux vieillards de la catégorie. Après, tout est affaire de communication, de stratégie et de choix personnel: libre à chacun de qualifier "inexactement" tel comportement, comme dans le langage courant on dit parfois "c'est du vol" pour qualifier des comportements qu'on critique mais qui ne sont pas toujours juridiquement des vols. Cela dit, à titre personnel, dans un article, je préfère utiliser les qualifications ad hoc.



Appel à démocratie

Certaines villes vont mettre en place des Conseils de quartiers ou autres appellations d'ici quelques semaines.

Pour que vous, adhérents qui souhaitez faire acte de candidature auprès de votre maire soyez soutenus par l'ADAV, nous vous demandons de nous transmettre un double de votre candidature afin de vous appuyer.

Certains conseils de quartiers ont pour objectif de recueillir l'avis des habitants et des associations à titre consultatif, pour faire vivre la démocratie et avancer les projets vélo dans votre commune.

N'hésitez pas à faire acte de candidature.

Etienne FOREST

CUDL : les aventures du PDU

Nous avons beaucoup critiqué l'amendement Daubresse-Mauroy qui a rendu le P.D.U facultatif. Cela a d'ailleurs valu à la CUDL un calamiteux 1/20 au palmarès 2000. Suite à cela, Monsieur Daubresse a accepté de nous recevoir pour préciser le sens de sa démarche.

Historiquement, il avait demandé à ce que le schéma directeur vélo soit rendu facultatif car il n'avait pas eu en sa possession les cartes "zoomées" des itinéraires cyclables et des zones trente. Il ne voulait pas que les techniciens à l'origine de la carte empiètent sur son pouvoir de maire sans lui permettre de comprendre ce qu'il allait advenir. Suite

à cette demande, Monsieur Mauroy a renchéri, et, trouvant que l'on faisait la part trop belle au vélo a demandé à ce que la charte des aménagements cyclables soit rendue facultative également.

Lors de notre réunion de janvier, **Monsieur Daubresse s'est dit explicitement favorable à la prise en compte du vélo**, d'accord pour que des bandes cyclables soient créées sur l'avenue de Dunkerque et désireux de rendre obligatoire le "schéma métropolitain de pistes et bandes cyclables avec espace d'expérimentation pour les rollers." dans le Schéma directeur qui sera revoté prochainement (le schéma directeur initial avait été annulé par le Tribunal Administratif de Lille pour non protection des champs captants suite à la requête de Nord-Nature).

Plus largement, en matière de transports, il s'est dit soucieux de promouvoir le Canal Seine-Nord et le ferroutage,

mais il ne nous a pas convaincus de ses bonnes intentions en déclarant que si ces solutions innovantes devaient tarder à se mettre en place il faudrait très vite envisager la construction de l'autoroute A 24. Il nous semble que s'il souhaitait réellement défendre l'environnement, il lui faudrait d'abord refuser catégoriquement l'A 24, pour que les solutions alternatives se mettent nécessairement en place, faute de quoi, une fois l'autoroute construite, on aura beau jeu de dire: "ce n'est plus la peine de promouvoir la voie d'eau et le train" ..

En tout cas, en matière d'aménagement routier, la CUDL continue envers et contre tout de rétrécir les voies en créant des terre-plein au centre des chaussées (Hallennes, Englos...) et si les ralentisseurs vivants que constituent les cyclistes devaient se coucher définitivement, l'ADAV ne manquerait pas d'aller jusqu'au bout de ce qui est en son pouvoir pour incriminer les responsables.

J-P V

Moulins se met sur son "31"

Les commerces dits "de proximité" dans la rue sont moribonds, vivent ; son urbanisme est des plus banalisant, d'une pauvreté architecturale navrante... autant dire que cette rue est triste, délaissée et qu'on n'a qu'une seule envie : passer outre vers un centre de ville vitrine touristique !

Mais que font les pouvoirs publics !

Alors que la rue d'Arras en cœur de quartier devrait être un lieu de cohabitation entre un trafic modéré (en vitesse et en flux) et différents moyens de transport "de proximité" (à pied, en roller, à vélo !), elle est dédiée à la voiture, ce qui ne manque pas d'entraîner quelques difficultés pour les habitants du quartier à la traverser, aux cyclistes à vouloir partager la rue (!), aux automobilistes à y flâner à vitesse modérée (sic)...

Voilà ce qui explique le partenariat entre l'Atelier Populaire d'Urbanisme de Moulins

La rue d'Arras, dans le quartier de Moulins, est une rue comme vous en connaissez beaucoup dans votre quartier : située au cœur du quartier, elle sert aux automobiles à s'engouffrer vers le centre ville, vers l'hyper-centre et ses gigantesques parkings.

et l'A.D.A.V. qui mènent une campagne de sensibilisation et de revendication pour la création d'une zone 30 rue d'Arras, dans cette voie à fort trafic, entrée de ville et cœur de quartier.

Mais que font les cyclistes !

Deux manifestations ont déjà eu lieu. Un argumentaire en cours d'élaboration, une plaquette d'information éditée et distribuée, pétition, manifest'ation (version ADAV), manifestive (version A.P.U.) de Moulins), un ralentisseur (devenu "ralentiscène" ; 100 heures de travail au sein de l'association Existence à Moulins et de son atelier bois !),

un partenariat parfait et régulier entre l'A.P.U. et l'ADAV, entre ses salariés et ses bénévoles : tout ce remue-ménage et méninges pour revendiquer auprès des pouvoirs publics une véritable concertation autour du projet. Les pouvoirs publics ont le discours ("limiter la place de la voiture en ville", "redonner vie au cœur de quartier"), nous, associations, avons l'idée d'un projet ! Le projet d'une véritable concertation : créer les conditions qui donneront la parole au plus grand nombre pour établir ce que serait concrètement une zone 30 rue d'Arras... et (puis) ailleurs aussi !



Déjà deux manif aux bilans positifs et d'autres en perspective... Nous avons besoin de vous pour soutenir cette action... en préparant le terrain à la vélorution !

Jérôme Segard

GRAND ÉVÉNEMENT HYSTÉRIQUE À L'ADAV !

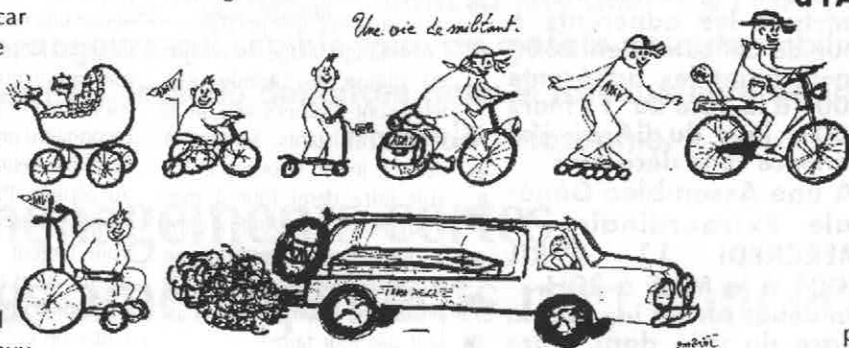
A l'Assemblée Générale de l'ADAV, on a réussi à débattre avec Monsieur Daubresse, Maire de Lambersart, Monsieur Rougeirie, adjoint au Maire de Lille délégué la voirie, et Monsieur Louvieux, Conseiller Spécial pour le Groupe Travail Vélo de la Mairie de Roubaix.

Le débat m'a bien entendu semblé court : L'est-ce le fait de la multitude de revendications qui nous sont chères, de frustration qui ont la vie dure et que l'on ne balaie pas à coups de promesses mais dans un dialogue construit car durable, genre "groupe de travail" se réunissant avant et après les élections municipales (comme à Roubaix) ? C'est peut-être ça...

Toujours est-il que j'ai réagi aux propos de Monsieur Daubresse quand il a analysé la situation de la manière suivante : ce qui se passe actuellement nous dépasse, dépasse le cadre de Lille. Si la circulation automobile est prédominante, il faut chercher la cause dans la part modale qu'occupent les transports routiers. Il faut réfléchir à l'échelle du Schéma Directeur d'Aménagement et D'urbanisme (S.D.A.U.) et tant qu'il n'y aura pas un développement des transports ferroviaires face aux transports routiers, une plate-forme multimodale à Dourges, on ne verra pas d'aménagements sérieux arriver à Lille. Et pour faire le canal Seine Nord, la plate-forme, le ferroutage il faudra longtemps encore (ah oui...) et encore un peu plus pour que les gens comprennent que la voiture n'a plus de place en ville...

ON VERRA BIEN DANS 20 ANS...

Nous voilà rassurés, pôvres petites choses que nous sommes ! Les perspectives de changement, de renversement de la tendance (augmentation de la part modale des autos dans le transport des personnes), ne serait-ce que sur Lille intra muros, sont pour dans 20 ans, au mieux 15... Que ne donnerais-je pas pour voir cela ?



Je compte bien me débrouiller pour vivre Jusque là, éviter les chauffards libres de leurs mouvements, éviter de trop respirer les aromatiques gaz d'échappement les plus dangereux pour le cycliste (la part des véhicules diesel ne cessera sûrement pas d'augmenter...) et finalement, éviter de faire du vélo...

Mais il existe quelque chose, une théorie très difficile à aborder de par sa complexité... qui me semble très confuse... mais pour laquelle existe un énoncé clair : "penser globalement, agir localement" : faire cela, ce serait s'engager dans ce qui s'appelle le développement durable.

Je l'ai dit en réunion à M. Daubresse. Je ne sais pas s'il connaît cette théorie.

Dire que l'on peut "penser globalement et agir localement" redonnerait beau-

coup (trop) d'espoirs à ceux qui ne veulent pas attendre 20 ans que cela se passe.

20 ANS DE MILITANTISME : ÇA USE, ÇA USE...

Militer: c'est simple comme un coup de pédale ! C'est agréable, reposant, oxygénant, relaxant, "sociabilisant" et bien graissé. Car militer, de nos jours, c'est faire du vélo... Mais faire du vélo en ville : ça n'est pas tout cela ? Alors il est d'autant plus nécessaire de militer, ensemble, à l'ADAV !

Agissons localement : agissons dans nos quartiers à Lille, à Roubaix, rayonnons sur la métropole (conformément aux statuts de l'ADAV, association métropolitaine) par des actions de terrain, concrètes, qui touchent le quotidien des habitants.

Pensons globalement : sur les problèmes de pollution, de nappes phréatiques menacées par le "tout automobile" (lire le S.D.A.U., annulé à cause de cela). En réunissant les deux bouts, on arrive à imaginer une ville où les voitures s'arrêtent à ses entrées, où les transports en commun ne s'arrêtent pas à ses sorties, mais rayonnent aussi sur la métropole.

Et la volonté politique dans tout cela, où se situe-t-elle ?

En tous cas, à l'ADAV, on a entre autre la volonté de "se concerter", c'est déjà ça... Et on peut, au moins une fois par an, à l'A.G., discuter avec des hommes et des femmes politiques... Une seule fois par an ? Et juste pour les écouter ? Heureusement, je fais du vélo pour évacuer mes frustrations qui s'accumulent, j'en deviendrais sinon "hystérique"... Ambigu, non ?

Jérôme Segard

Les brèves de Jean

Les 10 conditions : Règlement de la CUDL "fiction"

Un aménagement cyclable peut être réalisé à condition :

- 1) Que cela ne gêne pas le trafic ou le stationnement automobile
- 2) Que son installation ait été prévue dans une enquête d'utilité publique
- 3) Que l'Automobile Club ait donné son accord
- 4) Que le stationnement des pou-

- belles et des véhicules routiers y soit autorisé
- 5) Que le surcoût d'aménagement soit inférieur à 50 F le km marquage compris
- 6) Que le technicien chargé de l'étude n'ait aucune expérience de l'usage du vélo en ville, qu'il ait bien dormi, et qu'il ait bien mangé à midi
- 7) Qu'il n'entre pas en continuité



avec un autre aménagement cyclable déjà existant

- 8) Qu'il ne procure pas aux cyclistes le moindre sentiment de sécurité
- 9) Que les intersections, dans le cas exceptionnel où elles prennent en compte la présence de cyclistes, ne leur donnent pas la priorité dont bénéficient les automobilistes circulant sur l'axe principal
- 10) Qu'il n'incite pas à l'usage de la bicyclette

Jean Dewavrin

LE MOT DU PRÉSIDENT

Nouveau président et nouvelle tête pour certains d'entre vous. Adhérent en 1993 et 1994 à l'ADAV, je suis resté discret, observateur et intéressé par les actions de l'association.

A la demande de Véronique FAFEUR, j'ai depuis 4 mois secondé le trésorier pour finaliser le budget 2000 et préparer l'A.G.

Je remercie Véronique pour son travail réalisé en sa qualité de présidente de l'ADAV depuis deux ans, son bilan d'activité présenté à l'A.G. est riche et me donne beaucoup de modestie pour le prolonger.

Elu président lors du CA du 22/02/2001 à une voix d'écart, j'ai proposé à Géry de faire un bilan de mon mandat au bout de 6 mois et de lui laisser ma place, si il le souhaite à la fin de cette période. Le CA n'a pas jugé utile de retenir cette proposition.

Pour réussir cette mission que vous m'avez confiée, je dispose d'une expérience au sein de plusieurs associations de protection de l'environnement locales et nationales accès sur la pédagogie à l'environnement (Jeux de carte sur le tri sélectif, C.D. ROM éducatif, sensibilisation à la nature pour les jeunes des quartiers sensibles par le biais de la voile, balades nature.....), depuis 22 ans.

La structure de l'ADAV (2 à 6 personnes employées), nous oblige à "gérer" avec attention l'association. Des

responsabilités importantes pèsent sur le dos des présidents d'associations (responsabilité civile, contrôle financier, gestion du personnel....) je ne pourrais pas en assurer seul la responsabilité.

C'est pour une de ces raisons que j'ai décidé d'inviter tous les adhérents à jour de cotisation en 2000 en incluant les adhérents 2001 à la date du 15 mars 2001, jour du CA où j'ai annoncé cette décision :

A une Assemblée Générale Extraordinaire le MERCREDI 11 AVRIL 2001 à la MNE à 20H.

Un débat sur les idées et la place du vélo dans notre vie, une modification des statuts et du règlement intérieur, constituera le moment fort de cette A.G.E. et se clôturera sur l'élection d'un nouveau CA pour l'année 2001. Ce dernier élira le bureau devant tous les adhérents présent pour doter l'association d'un exécutif dynamique.

Je vous remercie de répondre présent à cette invitation.

Etienne FOREST

Je ne suis pas de ceux qui estiment que plus on aura de policiers, plus on vivra dans une cité sûre ; Même si j'apprécie la présence d'un agent lors de nos manifestations ; rien de tel pour dissuader un automobiliste un peu trop agressif.

Pourtant ce soir de Février, alors que je rentre chez moi par la bande cyclable de la rue nationale, mon regard est mis en éveil par une Renault Scénic sur laquelle est notée : POLICE (à l'envers) dans la file de voitures, à l'arrêt, que je croise. Covoiturage oblige, la voiture est pleine, les nombreuses têtes sont tournées vers moi, regards insistants. Sentant le danger, je me retourne et les vois faire demi tour à mes trousses. Je m'engouffre dans le premier sens interdit qui se propose : la voiture me suis. Je pose pied à terre, ne souhaitant pas leur faire croire que je fuis

; je n'ai rien à me reprocher. La voiture s'arrête et je me retrouve rapidement encerclé par une équipe de solides gaillards de bleu-marine vêtus.

Recherche vélo en période de campagne électorale.

Pas de résistance possible.

" C'est à moi que vous en avez ? "

" Oui monsieur, on vient de voler un vélo, nous sommes à sa

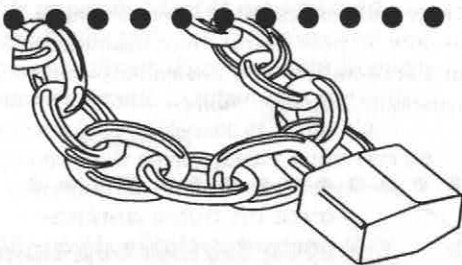
recherche ! " me dit l'agent en pointant sa lampe de poche sur le cadre de mon vélo.

De qui vient on de piquer le vélo pour mettre en action une estafette de police ? D'abord stupéfait, je ne peux que leur exprimer ma joie ; il est tellement difficile de faire reconnaître un vol de vélo.

Quel bonheur d'être enfin pris au sérieux ! " Il n'y a pas de petits vols, monsieur ". Me renvoie l'agent de police à la torche. Alors que je leur expose les difficultés de faire reconnaître un vol de vélo ; Je n'ai pas le temps de leur en dire davantage sur la démarche de la FUBicy de faire marquer les vélos afin de les enregistrer ; De faire homologuer les cadenas proposés dans le commerce : label FUBicy ; De mettre en place une assurance spécifique aux cyclistes...

Ils ne m'entendent pas, ils sont déjà repartis vers leur Scénic.

Philippe Delrue



Parfois (souvent) je reste perplexé... A voir tous ces vélos mal accrochés à Lille, je m'interroge : comment se fait-il que les voleurs soient si peu actifs ?

Les antivols utilisés sont une fois sur deux de mauvaise qualité, parfois le vélo n'est même pas accroché par le cadre. Incontestablement, pour les voleurs, l'offre est supérieure à la demande. Que deviennent les vélos volés ? Combien sont

En vrac et sur le vol, constats et interrogations

maquillés ? Certes, cette opération nécessite un effort de la part des emprunteurs !

Une idée fausse :

« dans un lieu fréquenté, il y a moins de risques de vol ».

Pour ma part, j'ai assisté à quatre tentatives de vol. En plein jour, rue du Molinel, les autres face au centre commercial près de la gare de Lille.

Une seule a réussi. Je n'avais pas eu le temps d'intervenir, le voleur fut plus rapide que moi (encore un qui se dope !)

Une autre idée tout aussi fausse :

« vu son aspect ou son état, mon vélo n'intéresse personne ».

Si c'est facile à voler, c'est potentiellement intéressant.

Une négligence trop souvent constatée :

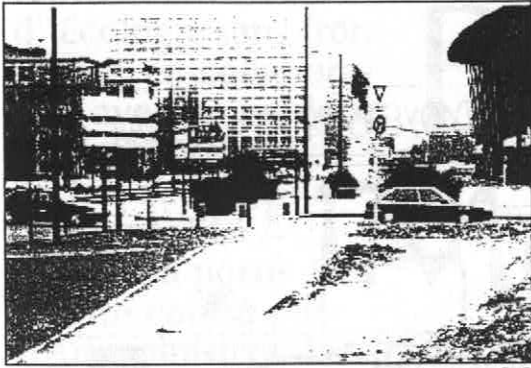
« je n'accroche pas le vélo, j'en ai pour 2 minutes ».

Pour nos lascars, c'est plus qu'il n'en faut. Ils profiteront que vous ayez, un bref instant, le dos tourné pour agir.

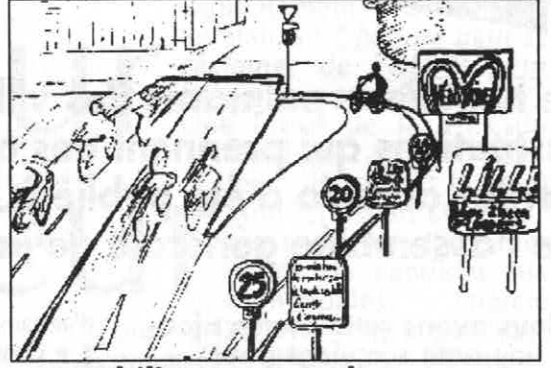
Bref, en général, le vol est consécutif à la négligence, l'ignorance ou l'inconscience des cyclistes.

Jean

ICI PROCHAINEMENT : UN "VELODRIVE" !



Cette photo et sa (à peine) caricature pour dénoncer une certaine logique en matière d'aménagements. Une logique ancrée dans la tête des



aménageurs qui semble faire du cycliste un automobiliste comme les autres (sic), logique dénoncée dans le fameux livre de Tronchet, le petit traité de vélosophie.

Des aménagements certes, mais des aménagements non concertés.

En voici un exemple tout frais, issu du réaménagement du boulevard désormais urbain. En regardant bien cette photo, j'y vois comme un petit relent de périphérique. Pourquoi avoir conçu cette espèce de bande de décélération, ce "tourne à droite" pour pouvoir ensuite tourner à gauche, aménagement digne des plus grandes nationales. Le cycliste est donc un loup pour son homologue ?

Un aménagement d'autant plus inutile que coupé de son environnement : on a bien supprimé la piste cyclable qui longeait l'ancien périph de part et d'autre de ces aménagements.

On veut bien des aménagements vélo mais qu'ils soient faits pour les cyclistes qui ont sûrement autre chose dans la tête qu'un vulgaire schéma autoroutier, sinon ils feraient de la voiture comme tout le monde ! Et apparemment, pour qu'ils soient faits pour les cyclistes, ce

serait important que les cyclistes urbains aient leur mot à dire. Vive la concertation et que vivent les groupes de travail vélo ! "Au-delà de la parole d'un élu qui n'est pas un expert, l'ADAV devrait demander les plans et réagir sur ceux-ci... Les concepteurs sont parfois à la base de l'anarchie et la mauvaise conception qui inspire le mauvais usage, si décrié, qu'en font les gens" (bien à propos de Nico Bouts, recueillis lors de notre dernier C.A.).

Un "budget vélo" à Lille : pourquoi faire ?

Serions-nous carrément Sméchant, jamais contents, historiquement hystériques ?

Dans ces qualificatifs là, je ne me retrouve pas. Ou bien je ne ferai pas de vélo. J'utiliserai la grosse voiture qui en montre, qui "en a" - elle- : et j'appliquerai à mon compte la loi du plus imposant, du plus fort bien sûr, surtout aux abords des passages cloutés quand le feu passe au vert et qu'il faut à tous prix démarrer... Où sont les hystériques ?

On nous fait des aménagements et on les critique... et puis quoi encore ?

Le "quoi encore" pourrait être un budget. Ce budget serait au moins

une comptabilisation annuelle, somme des aménagements divers en faveur du vélo à chaque transformation de voiries (Loi sur l'air oblige) et donc un budget forcément transversal. La rue est à partager et les pistes cyclables ne circulent pas au milieu de nulle part : on sait que leurs intersections avec la rue "normale" demandent des efforts d'aménagements...

C'est surtout une réelle concertation qui ne met jamais devant le fait accompli (ou les plans en passe de s'accomplir) dont on a besoin (afin d'éviter les frustrations qui pourraient mener à l'"hystérie" en assemblée générale). Et, pour ce cas précis, je crois qu'on aurait réussi à débattre d'un aménagement inutile.

Soucieux de la bonne dépense de l'argent public, nous aurions évité ce genre d'aménagement absurde dans un no man's land d'aménagements conséquents, de pistes cyclables détruites par le réaménagement du boulevard et remplacées par des bandes cyclables insuffisantes pour assurer la sécurité des cyclistes.

Consolons-nous : asseyons-nous sur un de ces magnifiques bancs de ce boulevard transformé et regardons le flot grandissant de voitures passer, flot grandissant parce que le nouveau périphérique est parait-il saturé : il aurait créé de nouveaux flux ... Émouvant, non ? **Jérôme Segard**

Le neuvième palmarès des villes et des institutions qui prennent des mesures en faveur du vélo a été publié à l'occasion de l'assemblée générale de janvier 2001

Nous avons cette année ajouté une note sur vingt pour compléter le classement. En dernière position, avec 1/20, nous trouvons la CUDL en raison du vote de l'amendement Daubresse-Mauroy qui rend l'application des schémas directeurs vélo et de la charte piétons-vélos facultative.

Cet amendement est censé laisser les Maires libres de décider, pourtant, lorsqu'on les a interrogés, ceux de **Lomme et de Seclin (3/20 et 2/20)** nous ont demandé de consulter la CUDL!!

En outre, lors des aménagements de voirie, la CUDL multiplie les zones trente. Ceci serait parfait si ces zones n'étaient horriblement mal conçues pour les cyclistes (sens uniques, absence de by-pass, bordures déséquilibrantes). L'absence de complémentarité transport en commun-vélo, le refus de promouvoir les contresens cyclables, l'absence de budget vélos, l'absence de calendrier d'application du PDU, **les lenteurs de Transpole (10/20)** ne permettent guère d'être optimiste à cours terme, au moins sur le territoire de la CUDL

La DDE est avant-dernière avec 2/20, en raison du refus de la suppression de franchissements sur la RN 41 et de la requalification décevante de l'ancien boulevard périphérique.

Lille n'a eu que 8/20, notamment pour son refus de créer des contresens cyclables et son refus de pratiquer une politique cyclable systématique et dotée d'un budget.

Si l'on regarde plus haut dans le classement, on se reprend à espérer en constatant la belle percée de **Roubaix qui arrive en première position avec une note de 15/20** et ne voit plus seulement le vélo sous l'angle sportif, mais veut réellement mettre en place une politique cyclable en collaboration avec les usagers et en se dotant des moyens financiers nécessaires pour cela (400000 F). De même, **Villeneuve d'Ascq (14/20)** continue d'agir de façon très significative pour le vélo (budget de 100000 F, cheminement au Lac du Héron, installation

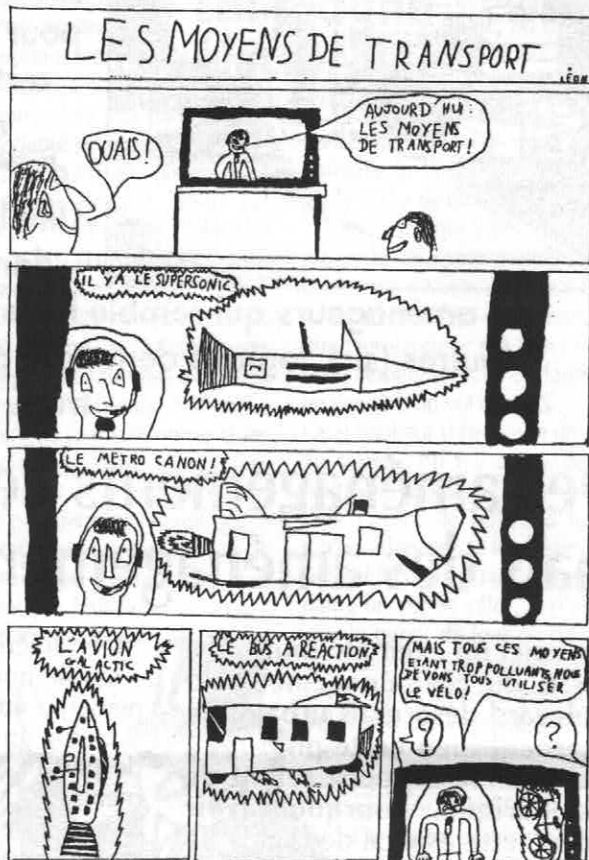
d'arceaux...).

Le Conseil Général de Pas-de-Calais qui a adhéré à l'association des départements cyclables, apparaît pour la première fois dans notre palmarès, timidement certes, avec une note de 11/20, mais au vu des promesses avancées, on peut espérer une évolution sensible (Jalonnement de 58 itinéraires touristiques (2000 kms) avec pose de panneaux spécifiques, édition d'une carte départementale d'itinéraires touristiques, création de 8 "cyclo-guides", campagne de sensibilisation sur la cohabitation vélos-voitures, adhésion au club des départements cyclables).

Le Conseil Général du Nord avec une note de 8/20, n'a pas réalisé grand chose cette année, mais avance lui aussi de nombreuses promesses (mise en place d'un schéma cyclable 2001-2014, élaboration d'un plan cyclable 2001-2004, participation au développement des voies vertes, création d'itinéraires de loisirs, création d'un dispositif d'aide aux communes pour garantir la cohérence du réseau cyclable départemental en agglomération et sécuriser la pratique du vélo en ville, création systématique de voies cyclables lors de la création de routes de 1° et 2° catégories)

Nous ne pouvons manquer de nous réjouir de la promesse faite par le CHRU d'installer au cours du premier trimestre 2001, 14 abris-vélos (modulables, couverts, protégés latéralement, vidéo surveillés) devant permettre de ranger 140 bicyclettes, d'autant que cette décision fait suite à nos demandes : au palmarès de l'année 1998, Le CHRU de Lille avait été classé en avant-dernière position en raison de cette lacune.

Le Conseil Régional a obtenu 12/20 pour l'installation de parkings à vélos dans les gares et la volonté de promouvoir véloroutes et voies vertes (budget de 7 millions de Francs prévu).



Les villes de Croix, Haubourdin (11/20) Bondues, Comines, La Madeleine et Lezennes (10/20) ont fourni de timides efforts.

Lors de l'A.G., Monsieur Daubresse m'a fait remarquer que nous avions imputé à tort à l'organisme "Sivadeûle" (9/20) l'absence de réouverture des berges de la Deûle entre Lille et Haubourdin, cette portion du canal n'entrant pas dans le champ de ses compétences. Dont acte.

2000 n'a décidément pas été une grande année pour le vélo : la loi sur l'air tarde à être appliquée, et nous savons bien qu'il nous faudra encore lutter pied à pied pour qu'elle soit respectée, pour que les ingénieurs, techniciens et élus, automobilistes souvent impénitents concrétisent leurs promesses et pour qu'enfin le cycliste puisse se sentir accueilli sur les routes au lieu d'être tenaillé par la peur d'y être renversé.
Le palmarès complet est à la disposition des adhérents au local.

J.P.V.

Pour ce nouveau millénaire, l'ADAV a élu un nouveau président en la personne d'Etienne Forest (quel nom prédestiné !). Père de deux enfants, représentant Nord d'"Ecologie sans frontières", en collaboration avec un médecin atteint d'asthme du fait de la pollution atmosphérique, il a porté plainte contre plusieurs ministres, les accusant de ne pas prendre de mesures pour lutter contre ce fléau.

Pour les mêmes raisons, il s'attaque également aux pétroliers, aux constructeurs automobiles et à l'Europe. rien que ça ! Comme nous avons plusieurs dossiers juridiques en instance, il paraît l'homme de la situation.

Il a été élu par 8 voix contre 7 accordée à Géry Bau-duin. Géry s'est investi dans le GRAV cette année (actions lors de l'inauguration du métro, en faveur d'un contresens rue Sol-férino et d'une zone trente dans la quartier Moulin). Il a contesté l'élection d'Etienne (en raison d'un vote par procuration) et a envisagé de convoquer une assemblée générale extraordinaire.

En fait, l'ADAV se porte trop bien et doit faire face à une crise de croissance.

Pour simplifier, il y a la tendance "Grav" qui ne croit absolument plus en la capacité et en la volonté des élus à agir pour le vélo et qui compte sur des actions concrètes et massives venant de la base. Le problème majeur est que nous n'avons jamais réussi à réunir plus de quelques dizaines de personnes pour ce type d'action. L'autre tendance regroupe surtout les anciens de l'Association. Elle pense qu'il ne faut pas se limiter à ce type de mobilisation et qu'il faut quand même laisser leurs chances aux



Bonjour Monsieur le Président ...à Très Grande Vitesse



nouvelles équipes municipales et communautaires surtout quand elles font preuve de bonne volonté, comme c'est le cas dans certaines villes et avec certaines listes. Si rien ne change, il sera alors temps de passer à des actions plus musclées.

Dans l'un et l'autre cas, l'ADAV entend rester en dehors des partis politiques ; cela est d'ailleurs explicitement précisé dans les statuts.: "Nul ne peut se réclamer de l'ADAV pour briguer un mandat électif". Une brève de la Voix du Nord du 27 février intitulée "ils roulent (à vélo) pour Christian Decocq" qui soulignait l'appartenance du candidat aux municipales Etienne Forest à l'ADAV nous a d'ailleurs contrariés et obligés à un communiqué de presse: "l'ADAV ne roule ni pour Christian Decocq ni pour aucun candidat aux élections municipales".

Un peu fatiguée par la lourde charge que représente la gestion d'une association de 500 membres, de deux permanents à temps complet et d'une trentaine de membres actifs aux tempéraments multiples, Véronique Fafeur a souhaité passer la main. Nous la remercions tous très chaleureusement de tout ce qu'elle a déjà accompli en ce sens.

J-P V

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs, Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue... REJOIGNEZ-NOUS !

Je voudrais adhérer à l'ADAV et recevoir le journal "l'heurO véLO"

Adhésion individuelle90F

Adhésion chômeur ou étudiant50F

Adhésion couple ou famille.....160F

Membre de soutien150F

Association150F

Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurO véLO"40F

Je souhaite participer aux activités de l'ADAV

Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque deF à l'ordre de l'ADAV.

Je souhaite recevoir un reçu fiscal

Prénom :

Nom :

Adresse :

Code postal : Ville

Profession

Téléphone :

Année de naissance :

E.mail :

NOUS NE VOULONS PLUS ÊTRE DES S.B.F. (Sans Budget Fixe)



Elle pourrait l'être, si les ingénieurs et les

élus se souciaient effectivement des aménagements cyclables lorsqu'ils conçoivent des aménagements routiers.

Actuellement, qui dit aménagement routier dit aménagement pour les voitures. J'ai appris récemment que les " trottoirs " aménagés sur les ponts n'étaient pas destinés aux piétons, mais servaient juste à recouvrir un réseau de gaines et de conduits. Lorsque j'avais rencontré le responsable de la DDE chargé de la rocade Nord-Ouest, il m'avait dit textuellement: " **Vous avez bien fait de venir, on n'avait pas pensé aux vélos!** " Homme de bonne volonté (à l'inverse de ses successeurs), il a proposé des aménagements cyclables et demandé une rallonge financière au Conseil Général (qui l'avait acceptée). Mais c'est là que le bât blesse : toute demande d'aménagement cyclable est ressentie comme un surcoût. J'en fais les frais au sujet des franchissements cyclables de la RN 41 : en amont, on trouve normal de créer un échangeur pharaonique pour éviter un feu rouge aux automobilistes et on présente la création d'une passerelle comme un surcoût. Les élus ont même cette formule par laquelle ils se présentent comme des personnes responsables, soucieuses des deniers publics : "il faut lutter contre la dérive des coûts".

Et encore !, j'envisage ici le cas d'ingénieurs plutôt favorables au vélo, ce qui est loin d'être toujours le cas ! S'ils ne le sont pas, ils ne prévoient absolument rien. C'est là qu'un budget vélo a un rôle à jouer. Je compare la situation d'un ingénieur à la mienne : personnellement, je ne suis pas favorable au développement des ordinateurs à l'école (bon d'accord, je suis

A nos demandes, maintes fois répétées d'obtenir une ligne budgétaire spécifique, les responsables de la Communauté urbaine nous répondent invariablement: " Les aménagements cyclables sont réalisés dans le cadre du budget global consacré à la voirie. Votre demande est inutile. "

vieux jeu, mais je m'explique en deux mots : l'outil le plus difficile à manier n'est pas l'ordinateur mais la langue française, l'enfant saura toujours s'initier au maniement de l'ordinateur par lui-même, c'est juste une question de mode d'emploi) ; si j'étais chef d'établissement et que mon ministre me disait: " il faut équiper les établissements scolaires d'ordinateurs, j'acquiescerais officiellement, j'achèterais

- 30 Francs
- par an et
- par habitant pour
- que les choses puissent réellement évoluer

m'équiper d'ordinateurs, j'en serais abasourdi et me dirais: " C'est bête de laisser filer pareille manne, je vais quand même m'équiper ! ! ". Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'état aime compter sur la générosité publique pour les causes justes (recherche médicale, aide aux sans-abri...) et arrose de subventions et de lignes budgétaires ce qui est contesté (la course à l'armement, le nucléaire, l'agriculture productiviste). Invertissons la tendance, réclavons un vrai budget pour une cause juste. Comme les ingénieurs n'ont rien envie de faire pour le vélo, il faut les obliger à agir en y consacrant de l'argent. Lors de l'A.G, Monsieur Daubresse s'est dit favorable à un budget P.D.U. Eh bien non! Vu ce que nous savons de la CUDL, l'argent servirait à tout sauf au vélo (au métro par exemple). Quand le budget sera décidé (Frédéric

on pourra piocher dans le budget-vélo pour créer des aménagements routiers

Héran l'estime à 30 Francs par an et par habitant pour que les choses puissent réellement évoluer), il faudra ensuite que l'utilisation de cette somme soit discutée avec les citoyens et les associations (notamment les membres de l'ADAV). Faute de quoi on

devra peut-être subir des aménagements mal conçus ou dissuasifs (ronds-points aux multiples stops et aux multiples bordures par exemple). L'enveloppe pourra aussi être mal utilisée (la RN 41 sera bordée d'une superbe piste cyclable, mais en

l'absence de franchissements, elle sera inutile pour de nombreux cyclistes ; avec la même somme d'argent, on aurait pu créer ces franchissements et inviter les cyclistes à utiliser la voie de déserte agricole qui, aux dernières nouvelles, sera bitumée parce que les agriculteurs sont plus forts que nous quand il s'agit de taper du poing sur la table). Dernière perversion envisageable, on pourra piocher dans le budget-vélo pour créer des aménagements routiers : Vous ne me croyez pas? La bande cyclable qui est aménagée sur le CD 207 dévié à Hallennes-lez-Haubourdin est en fait une surlargeur routière destinée aux convois exceptionnels. On pourra encore s'époumoner longtemps contre les bandes cyclables qui recueillent gravier, boue et morceaux de verre, elles n'étaient pas prévues pour nous!

Le budget-vélo est donc une première étape qu'il nous faut impérativement franchir mais qui ne marquera en aucun cas un aboutissement. Espérons que la prochaine assemblée communautaire vaudra très vite entendre cette voix. Faute de quoi, il nous faudra envisager des actions plus lourdes pour que le vélo ait droit de cité.

J-P V

LES VÉLOCISTES CI-DESSOUS OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS DE L'ASSOCIATION DROIT AU VÉLO

(sur présentation de la carte de l'année).

Cycles FALLEY
4 bis, av. Robert Schumann
59 370 MONS-EN-BAROEUL
Tél : 03.20.04.47.01

Remise

Cycles Peugeot LECOIER
64, rue Gambetta - 59000 LILLE
tél. : 03.20.54.83.39
10% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

Cycles et Motos Neufs-Occasions Alain PEUCELLE
22, boulevard Clemenceau
59 700 MARCQ-EN-BAROEUL
tél. : 03.20.55.84.8
6% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

Cycles-cyclos-scooters Peugeot-MBK Michel WIC-QUART
12, rue A. Bailly -
59700 MARCQ-EN-BAROEUL
tél. : 03.20.98.32.40

Remise

LAMBERSART Cycles
11, rue du Bourg
59 130 LAMBERSART
tél. 03 20 93 99 38
10% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

VANDERDONCKT
58, rue du maréchal FOCH
59 120 LOOS
tél : 03.20.07.40.38
10% accessoires
5% sur les vélos (hors promotion)

VANDERDONCKT FONTAINE
Cycles Peugeot
1 et 3 rue Roger Salengro
59260 HELLEMMES
tél : 03.20.56.52.66
10% sur les accessoires
5% sur les vélos (hors promotion)

Laurent KOZIEL
44, rue du Faubourg de Béthune
59000 LILLE tél : 03.20.44.80.44
10% sur les accessoires
5% sur les vélos (hors promotion)

Cycles BONDUE
3, rue du Général Sarrail
59100 ROUBAIX
tél : 03 20 73 62 16
10% sur accessoires et vélos

CYCLOFAN

par Stéphane Erouart.



LES PROCEDURES D'AGREMENT EN COURS

L'ADAV a déposé deux demandes d'agrément, l'une comme " Association locale d'usagers, (A.L.U.), auprès du Préfet du Nord, et l'autre comme Association agréée pour la protection de l'Environnement (A.P.E.), auprès du Préfet de Région.

L'agrément permet à une association d'exercer certains droits :

• **1 En tant qu'A.L.U.**, l'ADAV pourra être associée à l'élaboration de documents d'urbanisme ; elle pourra en particulier être consultée, à sa demande, sur l'élaboration du Plan d'Occupation des Sols et des plans de sauvegarde des secteurs sauvegardés.

• **2 En tant qu'A.P.E.**, l'ADAV pourra demander à être entendue, voire à siéger dans divers organes consultatifs locaux, comme les commissions extra-municipales, les conseils de quartiers, etc...

• **3 Dans les deux cas, l'agrément facilite les procédures devant les juridictions :**

• devant le Tribunal administratif, l'intérêt à agir n'a plus à être démontré, quand la procédure correspond à l'objet statuaire

• devant les juridictions pénales, l'ADAV pourra porter plainte en se constituant partie civile pour les faits constituant une infraction aux différentes réglementations correspondant à la vocation statuaire.

• En "représentation composite" l'ADAV pourra être mandatée par de victimes pour les représenter en justice, n vue d'obtenir réparation.

NB : Ces droits ne peuvent s'exercer que dans la limite des compétences géographiques pour lesquelles l'agrément a été accordé, les demandes déposées par l'ADAV concernent :

• La commune-siège (Lille), les communes limitrophes, et par extension la CUDL (compétence en matière d'urbanisme) pour l'agrément comme A.L.U.

• la région Nord-Pas de Calais au titre de la protection de l'Environnement.

J. Henrot

• Samedi 14 avril : manifestation à vélo «OAT» (On Arrête tout) rendez vous à 15 h 01 Grand'place à Lille

• Dimanche 29 avril 2001 : 6ème Cyclothon Lille-Cassel organisé par "les Petits Frères des Pauvres". Rendez-vous à 8h30 à la Mairie de Lille. inscription 50 f (avec le retour en bus). Tel 03 20 74 01 02.

• Samedi 19 mai : "Balade à Lille en vélo : à la découverte des espaces verts de Lille" Rendez-vous à 9 h à la MNE. Renseignements par téléphone à l'ADAV au 0 320 861 725

• Samedi 2 Juin : Fête Européenne du Vélo L'Adav recherche des adhérents pour contribuer au succès de cette manifestation (qui prend le relais de la TGV)

• Samedi 19 mai : "Balade à Lille en vélo : à la découverte des espaces verts de Lille" Rendez-vous à 9 h à la MNE. Renseignements par téléphone à l'ADAV au 0 320 861 725

• Du Samedi 21 au Dimanche 29 juillet : Dynamobile 2001 9 jours en famille pour convaincre que le vélo est un moyen de déplacement rapide, agréable, passe partout, sain, écologique. Itinéraire : Lille-Gand-Cambrai-Mons.

Les articles pour le prochain heurOvélo doivent nous parvenir avant le 11 mai 2001

L'heurOvélo, journal dérailleur, est édité par l'Association Droit Au Vélo, (ADAV), 23, rue Gosselet, 59800 Lille. tél : 0 320 861 725 fax : 0 320 861 556 E-mail : adaville@nordnet.fr commission paritaire en attente périodicité trimestrielle imprimé par Techni-repro conception ADAV Permanences mercredi de 16 à 18 h Le numéro : 10€ (1,56 eurOs), gratuit pour les adhérents. Toute suggestion est la bienvenue. Directeur de la publication : Etienne Forest Rédacteur en chef : Jean-Pierre Verhille Ont contribué à ce numéro : Julien, Jean Dewavrin, Philippe Delrue, J F Charvet, Léon, Stéphane Erouard, Etienne Forest, Jacques Henrot, Yves Maerten, Michel, Jérôme Segard, Romuald Bellanger, Xavier Verdun. Tirage : 500 exemplaires

QUELQUES CONSEILS POUR MIEUX RESPIRER EN VELO

1 Essayer dans la mesure du possible de ne pas rouler sous le vent du flux des voitures (quand, par exemple, il existe une piste cyclable des deux cotés de la route ou quand la rue est à sens unique).

2 Pratiquer l'apné dans les embouteillages ou à proximité immédiate de camions ou bus en plein démarrage.

3 Choisir le côté à l'ombre d'une rue car il a été prouvé qu'un flux d'air circule du côté ombre vers le côté ensoleillé (du froid vers le chaud). Ce qui fait qu'une façade ensoleillée concentre plus de polluants qu'une façade à l'ombre. Testez-vous même, vous verrez.

4 Un foulard ou un masque, bien qu'insuffisants, filtrent un peu l'air que vous inhalez. J'écris un peu car on sait que les micro-particules sortant des moteurs diesel sont très fines et donc passent quasiment à travers tout.

5 Evitez le plus possible de rester dans les embouteillages. Pour ma part, je n'hésite pas à fuir en montant sur les trottoirs.

6 Se créer un itinéraire bis, souvent plus long, mais où les flux automobiles sont moindres. Et ne pas hésiter à repérer les secteurs bouchés aux heures de pointe pour mieux les fuir.

Yves MAERTEN

Vu dans la Voix du Nord du 29 mars

Petite reine

L'Association droit au vélo manifestait hier dans la bonne humeur autour de la Grand-place Distribution à vélo de faux procès-verbaux

Une dizaine de cyclistes de la fédération des usagers de la bicyclette (FUBicy) et de l'Association droit au vélo (ADAV) de Lille s'étaient donné rendez-vous hier à 17 h, Grand-Place.

Ils manifestaient pour un plus grand respect de l'interdiction de stationnement sur les bandes cyclables. Ils ont ainsi distribué avec humour de faux procès-verbaux aux automobilistes en infraction, les condamnant à copier 230 fois « Je dois respecter les emplacements réservés aux bus, cycles, piétons et handicapés ». Le président de l'ADAV, Etienne Forest, a infligé par exemple cette « lourde amende » à une



jeune femme, qui s'était garée en double-file pour récupérer son garçon. Comme l'explique Philippe Delrue, militant cycliste, « les gens nous répondent souvent que ce n'est que pour trois minutes. Mais est-ce que je vais garer mon vélo trois minutes sur l'autoroute ? Nous voulons sensibiliser les automobilistes et aussi signaler certains oublis ou problèmes aux municipalités. Les arceaux pour attacher les vélos n'ont ainsi pas été réinstallés après des travaux rue Nationale, à hauteur de la Poste ».

C. B.

ADAV à la MNE, 23 rue Gosselet à Lille. ☎ 03 20 86 17 25. adaville@nordnet.fr

Ph Jean-Luc PITEUX