



N°35

samedi 13 octobre :
matin : cyclochantier
après midi : formation
sous l'œil de FR3

Journal dérailleur

L'heurO véLO

Broc'à Vélo
samedi 20 octobre

5^{ème} édition

Salle Courmont, Lille Moulins

L'Adav a besoin de vous
pour préparer, aménager,
surveiller, Plus on est de fou,
plus on ...

T : 0 320 861 725

Sommaire

🚲 Comment engager
une politique cyclable ? **2**

🚲 Hommage à notre
ami Jacques Henrot.

3 🚲 Accidents de
cyclistes : • L'ADAV
avait anticipé, les institu-
tions n'ont pas suivi !
• nouvelles violences
urbaines ?

🚲 Entretien avec Marc
Santré : Reprendre un
peu de place à la voiture en
ville. **4**

5 🚲 Des vélos dans le
tram. 🚲 Ne remerciez
plus les automobilistes.

🚲 Dynamobile 01,
j'y étais ! 🚲 Merci les
vélocistes ! **6**

7 🚲 La journée du 13
octobre 🚲 Brèves de
Jean

🚲 Pour un plan
Marshall cyclable **8**

9 🚲 Pollution
atmosphérique et état
de l'air dans la métropole
lilloise.

🚲 Courrier des
lecteurs **10**

11 🚲 L'enfant
et le vélo 🚲 Journée
portes ouvertes à la
M.N.E. le 28 octobre 2001.

EDITORIAL

Offrez-vous des vacances toute l'année : allez travailler à vélo !

Le temps pluvieux du début du mois de septembre a marqué une rupture brutale avec un mois d'août bien ensoleillé.

"Un temps de rentrée" dit-on.

Restez donc en contact avec les vacances !

Allez travailler tous les jours à vélo. Equipez-vous pour affronter la pluie sans être mouillé.

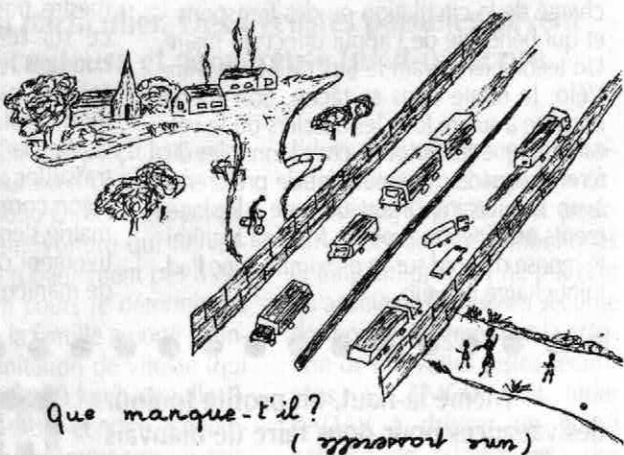
Installez-vous un bon porte-bagages ou des sacoches pour tout transporter facilement. Ou offrez-vous carrément un nouveau vélo de ville : en un an vous l'aurez amorti.

Goûtez encore au plaisir d'effectuer un exercice physique modéré, restez bronzé et en forme toute l'année. Les jours raccourcissent ? Raison de plus pour les savourer au maximum. Vérifiez la qualité de votre éclairage et préparez-vous à rouler de nuit sans appréhension.

Ne craignez pas les premiers froids : le cycliste possède sans le savoir un petit chauffage portatif intérieur qui se déclenche automatiquement dès qu'il brûle des calories et appuie un peu plus fort sur les pédales.

Vous pesterez peut-être un peu contre les conditions de circulation dans le Nord, mais soyez hon-

nêtes : à moins d'avoir emprunté le canal du midi ou les pistes cyclables de la région landaise, n'avez-vous pas en vacances, maudit ces chauffards qui "roulent encore plus vite



que dans le Nord" ou contre ces départementales qui ne comportent ni piste cyclable ni trottoir ?

En pédalant, retrouvez vos sensations estivales et dites-vous qu'à l'inverse de vos collègues automobilistes qui devront -au mieux- attendre les vacances à la neige de février pour vivre un peu...

suite p12

Comment engager une politique cyclable ?

Suite au renouvellement des équipes municipales et avec le retour des épisodes de pollution, le moment est venu pour les villes de relancer leur politique en faveur du vélo en ville.

L'opinion française y est très favorable : les rares enquêtes d'opinion disponibles le démontrent avec constance. Certes la pratique n'est pas du tout à la hauteur des intentions, mais ce décalage s'explique aisément par le danger persistant lié à l'excès de trafic automobile. Tant que nos villes ne seront pas pacifiées et les déplacements des cyclistes sécurisés, comment reprocher aux citoyens d'hésiter à reprendre leur bicyclette ?

La plupart des nouvelles municipalités sont convaincues de l'intérêt d'engager une politique cyclable, mais, à en juger par leurs initiatives actuelles encore très timorées, peu d'élus ont une idée précise de la manière de s'y prendre. Pourtant, l'expérience de nombreuses villes – dont certaines villes françaises comme Strasbourg – indique clairement la voie à suivre.

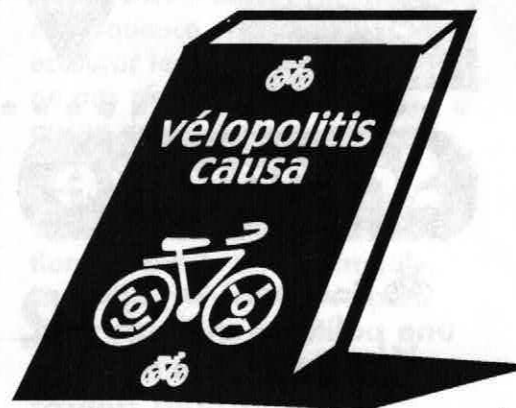
Pas de politique vélo digne de ce nom, sans trois ingrédients fondamentaux :

1/ un tandem élu + technicien déterminé à agir, 2/ un budget spécifique pour le vélo et 3/ une concertation étroite avec les cyclistes. C'est la conclusion que l'on peut tirer notamment du dernier palmarès de la FUBicy (la fédération française qui regroupe une centaine d'association de cyclistes urbains) publié en septembre 2000 et auquel nous avons participé.

Une politique cyclable doit d'abord être impulsée par un élu qui ait suffisamment de pouvoir – donc de préférence un adjoint chargé de la circulation ou des transports – et qui bénéficie de l'appui direct du maire. Un technicien, ayant le titre de M. ou Mme Vélo, le relaie dans sa tâche. Son travail consiste à suivre tous les dossiers où le vélo est impliqué, et surtout à coordonner les différents services. Il appartient de préférence à un service important de type "déplacements urbains" ou "voirie". Mais sa légitimité repose d'abord sur sa proximité avec l'adjoint chargé du vélo.

Une politique cyclable doit ensuite disposer de son propre budget, car il n'y a pas de projet qui soit vraiment reconnu sans budget spécifique. C'est un acte à la fois symbolique et concret très fort. Cependant, tout ce qui concerne le vélo n'est pas toujours financé par ce budget. Dans de nombreux cas, il est difficile de distinguer ce qui relève de l'un ou l'autre des modes de transport. Le budget vélo doit représenter au minimum 30 F par an et par habitant (à Paris où le coût des aménagements de voirie est beaucoup plus élevé qu'ailleurs, ce budget peut être multiplié par 2 ou 3). Ce sont des sommes non négligeables, mais qui restent très inférieures aux sommes dépensées pour l'automobile ou les transports publics. Il suffit de répartir un peu différemment les dépenses consacrées au transport pour dégager aisément un budget vélo.

Enfin, comme la plupart des techniciens et des élus ne pratiquent pas le vélo en ville, il est essentiel que toutes les réalisations soient effectuées en concertation avec les usagers. Cette concertation doit reposer sur un "groupe technique vélo" réunissant l'élu en charge du vélo (au moins toutes les deux ou trois réunions), son homologue technicien (lors de toutes les réunions), les autres techniciens concernés et les représentants des usagers. Pour fonctionner correctement, ce groupe se réunit au moins chaque trimestre, travaille sur plans et textes, se déplace sur le terrain au besoin, rédige des comptes-rendus et fait régulièrement valider ses propositions par l'élu, voire le conseil municipal. L'utilisation d'un "cahier de doléances" est une manière très efficace de travailler : l'association locale formule de façon correcte les demandes des usagers, la mairie s'engage en retour à répondre - positivement ou non - à toutes les demandes, de manière argumentée et par écrit, et dans



un délai raisonnable.

Tout ce dispositif doit être au service d'une politique cyclable globale. Une telle politique ne se limite pas à quelques aménagements cyclables à l'écart des grands axes, elle repose d'abord sur une modération de la circulation et la constitution progressive d'un véritable réseau suffisamment maillé, avec généralisation de rues à 30 km/h et d'aménagements cyclables sur les boulevards. Mais elle ne saurait oublier le stationnement sécurisé, sur la voie publique comme dans les lieux privés (immeubles collectifs, lieux de travail...), la création de divers services : location de vélos, vélos de services, plans de déplacement d'entreprises, formation des scolaires... et une communication expliquant toutes ces initiatives.

Six ans ne sont pas de trop pour rendre crédible une politique cyclable et séduire les nombreux électeurs qui y sont sensibles, à condition de s'en donner les moyens institutionnels et financiers.

Frédéric Héran
Maître de conférences à l'Université de Lille
Chercheur à l'IFRESI-CNRS

Même là-haut, on profite toujours des vacances pour nous faire de mauvais coups...

Jacques Henrot nous a été ravi ce jeudi 2 août. Administrateur depuis trois mois, il déployait une telle énergie pour l'ADAV qu'on avait peine à le croire en arrêt de longue maladie. S'impliquant sans compter, il avait fait retarder un traitement de chimiothérapie pour pouvoir se présenter lui-même en référé au tribunal Administratif de Lille.

Il savait donner les arguments juridiques qui manquaient à nos recours, avait fait agréer l'ADAV comme association locale d'usagers et avait lancé la

**Hommage
à notre
ami
Jacques
Henrot**

procédure d'agrément destinée à lui donner un statut d'association de protection de l'environnement. Il s'était saisi également du dossier RN 41, nous avait proposé d'attaquer la décision d'aménagement de l'avenue Oscar Lambret et malgré l'échec en référé, continuait son combat. Son mépris de la maladie, son opiniâtreté, son sens des autres forçaient l'admiration de ceux d'entre nous qui ont eu la chance de le côtoyer.

Ses combats juridiques ne sont pas terminés, nous les relaterons avec d'autant plus de vigueur qu'un grand sentiment d'injustice nous anime.

Au nom de l'ADAV, je tiens à assurer sa famille et ses proches de toute notre sympathie. **JPV**

L'ADAV avait anticipé : les institutions n'ont pas suivi.

Trois accidents graves ou mortels de cyclistes ont eu lieu depuis l'été. Une septuagénaire a été écrasée par un chauffard ivre sur la route d'Aubers, un jeune homme, Didier Bouchard a été renversé alors qu'il traversait la rue du Faubourg de Béthune et une jeune dame est passée sous un camion à Lezennes alors qu'elle voulait emprunter un rond-point à contresens, sans doute pour limiter les effets d'une pluie battante.

Il est significatif que l'ADAV avait anticipé nettement ces quatre accidents : elle avait demandé l'aménagement du CD 141 à Aubers lors de sa contribution à l'élaboration du plan cyclable 2000-2004 dès 1996 puis en 2000 ! L'aménagement d'un axe sûr Lille-Hallennes via Loos et Haubourdin avait été demandé par courrier et lors d'une manifestation en 1998 réalisée en collaboration avec " Haubourdin pour l'Environnement ". Le département nous avait alors répondu en disant que

cela était inscrit dans le plan cyclable 1999-2003. L'échéance approche et rien ne vient alors que notre recours déposé en 1998 contre un aménagement à Haubourdin reste en attente d'être jugé.

A-t-on le droit de vivre à vélo ?

Deux manifestations ont déjà été organisées à Lezennes pour protester contre l'encerclement dont sont victimes les Lezennois, et pour un aménagement sûr et jalonné de l'axe Lille-Villeneuve d'Ascq.

On pourrait objecter qu'une piste cyclable ne pourrait pas empêcher un cycliste d'être écrasé en traversant une voie. Pourtant, elle manifesterait la présence de cyclistes sur l'axe et en réduisant la largeur des voies, inciterait les automobilistes à rouler moins vite.

Par ailleurs, même si le fait de prendre un rond-point à contresens est dangereux et interdit, ne peut-on comprendre

cette façon de faire, ce souci d'aller au plus court quand on utilise sa force musculaire pour se déplacer ? Les aménageurs n'ont-ils pas le devoir d'intégrer cette pratique sur les grands giratoires en permettant une circulation à double sens protégée par des filets séparateurs ? La DDE a-t-elle su réaliser un tel aménagement lors de la création de l'échangeur RN 41/CD 62 à Wavrin, qu'elle en soit remerciée !

En attendant des actions juridiques éventuelles, l'ADAV a pu apporter un réconfort moral à la famille de Didier Bouchard, le 30 août dernier en déposant une gerbe de fleurs au lieu même de l'accident. La famille et les amis de la victime que nous n'avons pu prévenir que quelques heures avant notre venue sont arrivés par dizaines, dignes, mais soucieux de justice, les bras chargés de fleurs, animés du désir de voir aménagé cet axe pour les cyclistes et de celui de connaître toute la vérité sur l'accident. Une pancarte, écrite par Richard résumait bien la pensée commune: " A-t-on le droit de vivre à vélo ? "

J.P.V.

Violences urbaines

Le 4ème accident mortel* dans le périmètre de la LMCU en 10 mois vient souligner atrocement la faiblesse de la culture vélo en France et dans notre région en particulier. Des cyclistes paisibles payent de leur vie 30 ans de culture de la voiture en ville, politique coûteuse et dangereuse (peut-on écrire criminelle ?) encore aujourd'hui.

Dans le même mouvement, cette politique du tout-voiture apporte jour après jour la preuve de sa majestueuse aberration sous la forme grotesque d'embouteillages kafkaïens au moindre accident, d'une pollution atmosphérique atteignant des niveaux inquiétants pour la santé de tous, stress et pollutions sonores à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, autoroutes urbaines ségréguées et défigurant l'espace public et bien sûr, d'innombrables victimes parmi les piétons et les cyclistes. Depuis 15 ans, le trafic routier a explosé, entraînant des conséquences encore mal

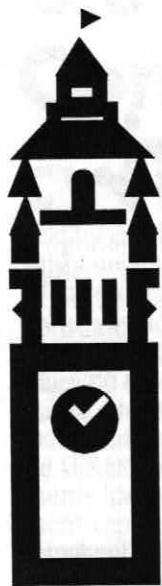
perçues par l'opinion publique. Cette augmentation a aussi et surtout fragilisé la place du vélo en ville. Pour l'instant, seule la pollution atmosphérique semble faire réagir les élus et aménageurs de la région tandis que les accidents mortels semblent moins "réactifs". C'est la raison pour laquelle l'ADAV a décidé de protester contre le massacre des cyclistes par les voitures folles de nos cités autour des points-noirs de la métropole. Deux semaines après la mort de Didier Bouchard, 35 ans, l'ADAV organisait une manifestation pour cette mort tragique.

Pour avoir mal perçu le danger du secteur où il circulait le soir du 16 Août, Didier a été percuté par une voiture qui ne respectait probablement pas (l'enquête en cours le déterminera puisque la famille a porté plainte) la limitation de vitesse (qui respecte le 50 km/h en ville ?). Notre tristesse et notre écoeurement étaient immenses ce soir-là (la cérémonie a été filmée par FR3 qui a diffusé le reportage en ouverture du Journal régional le lendemain, après avoir été questionné M.Raoult, vice-président du Conseil général du Nord, et M. Astier, vice-pré-

sident de la communauté urbaine de Lille et en charge de la circulation). L'ADAV doit poursuivre ces actions symboliques et empathiques qui ne peuvent qu'accélérer la mise en sécurité des points dangereux et la création de nouvelles pistes sécurisées. La LMCU doit aider l'ADAV à dresser un grand cahier de doléances des cyclistes métropolitains et exiger une meilleure concertation. **Il reste deux ans pour que Lille 2004 ne soit pas une ville cyclable de pacotille !**

Yves Maerten

qui respecte les 50 km/h en ville ?



E N T R E T I E N

Interview de Marc Santré

adjoint au maire de Lille, en charge des déplacements, des transports, et de la voirie

REPRENDRE UN PEU DE PLACE À LA VOITURE EN VILLE

Entretien recueilli à la suite du Groupe Travail vélo de juin 2001

HeurOvélo :

Avant d'être élu vous vous déplaciez quotidiennement à bicyclette, est-ce que vous continuez à pratiquer ce mode de transport ?

Marc Santré : Oui pour la bonne raison que contrairement aux allégations de l'Heurovélo du mois de juin on ne m'a pas proposé de voiture de fonction avec chauffeur*! donc je continue de me déplacer à vélo de manière quotidienne. Je peux même dire qu'à 80% les élus verts de la ville de Lille sont quasi exemplaires sur leur mode de déplacement.

HeurOvélo : Depuis quatre mois que vous êtes adjoint à la circulation, est-ce que vous avez pu mettre en place une méthode de travail, pousser certains dossiers et quelles sont vos analyses à court terme?

Marc Santré : C'est un thème sur lequel on va travailler durant ces six ans de mandat. Dans le P.D.U* on a une charte piétons-vélos et la complémentarité avec les transports en commun doit se faire par des installations de parcs à vélos dans les stations de métro et les stations de tramways, et ensuite je pense qu'il faudra parvenir dans les meilleurs délais à ce que les rames de tramways et de métros soient, pour certaines d'entre elles, aménagées pour accueillir des gens qui veulent emprunter les transports en commun avec leur bicyclette... donc ce sera

manifestement un peu long.

En ce qui concerne la communauté urbaine, de ce point de vue là, il y a un a priori très favorable, mais cela va demander de modifier le règlement intérieur des transports en commun.

Je compte ouvrir ce chantier de modifications dans les meilleurs délais pour qu'on ne soit pas sur des opérations purement exceptionnelles comme aurait pu l'être la fête du vélo** mais pour que cela devienne -dans le cadre du renouvellement de la convention avec les prestataires- une pratique courante comme cela existe manifestement dans d'autres villes.

HeurOvélo : Vous sentez-vous accepté par les ingénieurs et techniciens de la ville dans l'orientation nouvelle que vous essayez d'insuffler en matière de déplacements ?

Marc Santré : La collaboration est bonne entre les services de la ville et l'élu en charge de ce service. Mais là non plus, on ne va pas changer les habitudes de travail du jour au lendemain.

Je pense toutefois que les services sont légalistes et suivent les orientations politiques. On ne peut pas mettre à leur charge ce qui a été fait pendant 20 ou 30 ans dans le passé. La responsabilité n'incombe pas aux services mais aux élus qui ont mis en oeuvre des politiques et qui ont demandé aux services de

mettre en place ces politiques.

Il y a un temps d'adaptation. Mais on ne doit pas considérer qu'un aménagement doit être fait en fonction du trafic actuel de voitures en se disant: " on ne peut rien faire car il faut continuer de laisser passer des voitures ". Il faut raisonner et savoir ce que l'on veut à terme comme trafic de voitures et aménager l'espace en conséquence.

HeurOvélo : Au fait, je m'étais trompé dans les attributions d'Eric Quiquet dans le précédent Heurovélo. Quelles sont-elles exactement ? Et en ce qui vous concerne, vous êtes bien adjoint à la circulation de la ville de Lille ?

Marc Santré : Non, je ne suis pas adjoint à la circulation, car ce mot connote trop l'automobile, je suis "adjoint aux déplacements et aux transports, en charge de la voirie". Eric Quiquet, lui, est "adjoint à l'environnement et aux espaces verts" de la ville de Lille et vice-président de la Communauté urbaine chargé des transports publics.

J-P V

** Il s'agissait d'un article de politique fiction... mais des voitures de fonction ont été proposées à des élus verts d'autres villes !*



DES VÉLOS DANS LE TRAMWAY

Dans le précédent Heurovélo, Eric Quiquet avait manifesté son désir de voir le transport des vélos autorisé dans le tramway.

En ce moment nous sommes en négociations avec Lille Métropole, Transpole, la DDE et les pompiers pour faire aboutir cette mesure à titre expérimental les 23, 24 et 25 septembre.

Si le désir de la faire aboutir est manifeste à la Communauté et chez Transpole, les autres se montrent beaucoup plus réticents pour des raisons de sécurité légitimes. Il leur faut toujours envisager le pire : les accidents, la nécessité d'évacuer d'urgence les rames... Le représentant des pompiers nous a gratifiés de scénarios-catastrophe où nous étions conviés à imaginer les freins de vélos rentrant dans les chairs, les portes bloquées par le vélo d'un cycliste, des mamies renversées sur les voies par un cycliste circulant sur les quais le vélo à la main.

Nous avons proposé d'inscrire dans le règlement la nécessité d'abandonner son vélo au fond de la rame en cas d'évacuation d'urgence et avons fait remarquer qu'on aimerait bénéficier de la même sollicitude lors des aménagements de voirie : la sécurité des cyclistes ne semble pas alors préoccuper autant les autorités. En outre, les

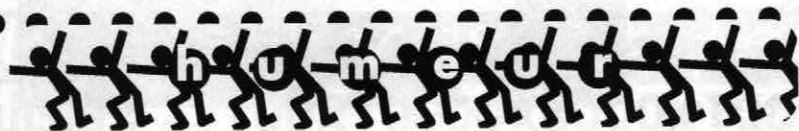
cyclistes ayant embarqué dans le tramway auront peut-être évité un accident de voiture sur le grand boulevard.

Pour l'instant, nous ne savons toujours pas si cette autorisation sera donnée, mais nous remercions les participants à cette réunion de tout faire pour que l'on y parvienne dans les meilleures conditions possibles pour tous les usagers du tramway.

Si l'autorisation est donnée, les vélos devront être embarqués à l'arrière, en nombre limité, hors heures de pointes et hors stations souterraines (un jalonnement sera apposé depuis la station "Romarin" pour indiquer aux cyclistes comment se rendre à la gare de Lille à vélo).

J-P V

P.S. : L'expérimentation vient d'être officiellement autorisée pour deux vélos par rame.



PIÉTONS, NE REMERCIEZ PLUS LES AUTOMOBILISTES SUR LES PASSAGES PROTÉGÉS !

Actuellement, tout est fait pour une circulation fluide des automobiles :

- Les élus prévoient les grandes infrastructures routières,
- Les techniciens et aménageurs travaillent dans le sens d'une fluidité du trafic,
- Les centres commerciaux s'entourent de larges parkings,
- Dans la ville, la signalisation s'adresse aux automobilistes : exemples Centre-ville, autres directions, A22.
- Jusqu'à présent le code de la route est fait par et pour les automobilistes,
- Les constructeurs de voitures imaginent de nouveaux modèles encore plus sophistiqués.

La loi sur l'air, l'évolution récente du code de la route en faveur des piétons, sont des événements qui tendent à casser cette tendance. Toutefois, il va être difficile d'inverser la pression :

Les automobilistes ont acquis une assurance, appuyés par un système qui les renforce dans leur bon droit. Dans leur automobile, leur espace privé, de plus en plus confortable, qui leur coûte cher, ils se sentent de plus en plus en sécurité.

Cette sensation n'est pas partagée par les usagers vulnérables : Il suffit de monter sur une bicyclette, de prendre les transports en commun pour réaliser que le partage de l'espace est rapidement évalué. L'espace est limité, il doit être partagé. Le nouvel article de loi précise que l'automobiliste doit céder le passage au piéton engagé pour traverser. Cela est tout à fait justifié et se fait depuis toujours en Angleterre.

C'est un coup dur pour l'automobiliste qui se sentait prioritaire partout. Il a rarement imaginé qu'il traversait des zones habitées par des riverains comme vous et moi. Enfants, personnes âgées qu'il insécurise par sa vitesse, pollue par ses rejets toxiques, le bruit, encombre par son stationnement illicite sur trottoir, bandes et pistes cyclables. De plus, l'automobiliste centralise les moyens financiers disponibles, au détriment des autres modes de déplacement.

Vraiment, pas de quoi le remercier.

Philippe Delrué



B A L A D E Dynamobile 2001

J'ai décidé de faire le Dynamobile cette année, pour me prouver que j'étais capable de faire 50 à 70 Km par jour pendant 9 jours. Le "Dynamique mobile" a pour but de démontrer que tout le monde peut utiliser le vélo comme moyen de locomotion au quotidien.

Le rendez-vous était à Bruxelles le soir du 20 juillet. Je remontais immédiatement mon vélo qui était dans le coffre bien rempli de ma SMART.

C'est vrai qu'un tricycle "Bent" (vélo allongé) prend de la place, les 136 autres participants étaient bien surpris de voir ce vélo.

La première journée de 65 Km fut agréable, beaucoup de plats et de longs passages le long des canaux. Les haltes toujours bien choisies près de "bonnes brasseries". Et oui, les repas sont végétariens pendant le circuit, alors on se rattrape en route...

La deuxième journée fut très difficile : longue de 85 Km, la

traversée de l'Avesnois. Les montées étaient déjà bien dures et un problème de frein m'obligea à fournir plus d'effort encore. Les services du "vélo-balai" et de la voiture de secours m'ont permis de repartir de plus belle, et d'éviter le premier abandon.

Les jours suivants, parcours plat et les muscles commençant à s'habituer, furent du "gâteau".

À part quelques averses nous avons eu unet météo excellente, et du fait de ma

position allongé sur le vélo, le bronzage fut presque intégral.

J'ai même acheté une espèce de capote pour vélo, prévue pour la pluie qui m'a servi de parasol.

Chaque jour il fallait démonter et remonter notre paquetage, cela se faisait dans la bonne humeur. En général, nous dormions dans de grandes salles de sport. Moi qui aime bien le calme (et mes Boules Quiès) finalement, j'ai dormi comme un loir !

Une ou deux fois par jour, nous avons rencontré les élus locaux pour faire connaître le Dynamobile et ses objectifs. Chaque fois l'accueil était chaleureux et constructif.

Le circuit passant de Belgique en France

puis à nouveau en Belgique, je n'ai pas eu besoin de panneau pour savoir que je changeais de pays.

En effet, non seulement les aménagements cyclables sont nettement moins nombreux en France, mais les automobilistes sont en général indisciplinés et dangereux quand ils rencontrent des groupes de cyclistes. En Belgique, nous avions des capitaines de groupes qui avaient le droit de bloquer les routes pour notre sécurité, en France cette pratique est interdite. D'ailleurs nous avons été bloqués à Lille par deux voitures de la police nationale. Il a fallu une heure de palabre avec la préfecture pour que l'on puisse repartir, escorté par des policiers en scooter ! Enfin peut être qu'avec l'Europe....

À Lille, l'ADAV avait organisé notre étape et une rencontre avec la municipalité. Avant de repartir, Joël Delattre, militant de l'ADAV, nous emmena dans un circuit revendicatif à travers les rues de Lille. Nous avons ainsi pu interpeller les médias sur les problèmes rencontrés au quotidien par les cyclistes et aborder l'épineux problème du transport des

vélos dans les TGV. Pour nous faire entendre par les responsables de la SNCF, il est vrai que nous avons un peu "chahuté" à la Gare Lille Europe.

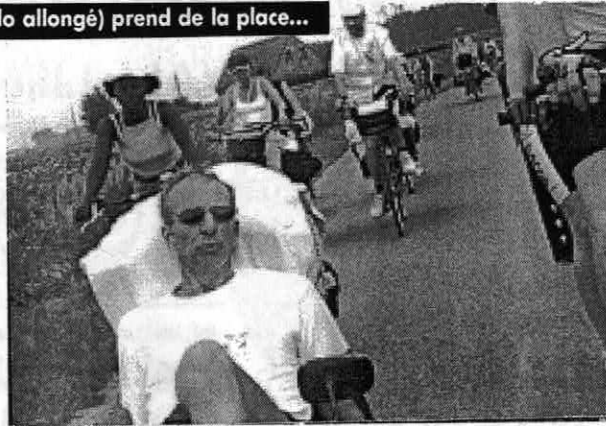
La halte à la citadelle sous le soleil a permis à France3 de faire un beau reportage sur le mouvement cycliste et je suis passé pour la première fois à la télé.

Le Dynamobile 2001 s'est terminé après une petite fête végétarienne (mais avec du vin !) et nous sommes rentrés, hélas en voiture.

Le bilan de ce périple est pour moi multiple. J'ai rencontré des gens sympathiques, comme moi intéressés par le vélo au quotidien. Même si j'avais un vélo très différent et de concept nouveau (que j'ai fait découvrir à chacun), j'ai été tout de suite intégré. Et j'ai réussi à 51 ans après 15 ans sans pratique de vélo à boucler les 500 Km. Je recommence l'année prochaine !

Daniel Couque
Adhérent de l'ADAV

C'est vrai qu'un tricycle "Bent" (vélo allongé) prend de la place...



Réductions sur achat de vélos et pièces

LES VÉLOCISTES CI-DESSOUS OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS DE L'ADAV

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

Cycles FALLET

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

Remise

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)

VANDERDONCKT

58, rue du maréchal FOCH
59 120 LOOS
Tél : 03.20.07.40.38

10% accessoires
5% sur les vélos (hors promotion)

MOBELEC

167, rue Gambetta
59000 Lille
Tél : 03 20 57 98 04

Remise

Cycles-cyclos-scooters Peugeot-MBK Michel WICQUART

T2, rue A.Bailly
59700 MARCQ-EN-BAROEUL
Tél. : 03.20.98.32.40

Remise

VANDERDONCKT FONTAINE

Cycles Peugeot

1 et 3 rue Roger Salengro
59260 HELLEMES
Tél : 03.20.56.52.66

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)

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)

Cycles BONDUE

3, rue du Général Sarraill
59100 Roubaix
Tél : 03 20 73 62 16

10% sur accessoires et vélos

Cycles Peugeot LECOLIER

64, rue Gambetta - 59000 LILLE
Tél. : 03.20.54.83.39

10% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

Journée du samedi 13 octobre :



MATIN : LE PREMIER CHANTIER

CYCLOMOBILE

Un chantier cyclomobile sera organisé à Lille pour protester contre l'existence de bordures à l'entrée de pistes cyclables ou de zones trente. Rendez-vous à 9h30 à la MNE pour les préparatifs, puis à 10h30 sur la Grand'Place de Lille. Inscrivez-vous au préalable sur répondeur au 03.20.86.17.25 pour que nous puissions organiser au mieux cette opération.

Si vous participez à la journée complète, venez avec votre pique-nique, nous nous occupons des boissons !

...
Il est important de réussir cette journée car nous serons suivis par une équipe de télévision qui va produire un portrait de trois minutes sur l'ADAV qui sera diffusé nationalement dans le cadre des cent ans de la loi de 1901.
...

APRÈS-MIDI : JOURNÉE DE FORMATION DES CORRESPONDANTS LOCAUX

Vous trouvez que le vélo doit être défendu et promu par tous les moyens, mais vous ne savez pas très bien quoi faire ni à qui vous adresser ?... alors la formation organisée le samedi 13 octobre par Estelle Glachant est faite pour vous.

Au programme :

Qui fait quoi ?

A qui écrire ?

Comment rédiger

une lettre ? Comment faire face

à un interlocuteur qui n'a pas la culture "vélo" ?

Quels arguments avancer pour défendre le vélo ?

Quels aménagements cyclables réclamer ?

Quand sont-ils possibles ?

Comment mener une action juridique ?

Quand et comment organiser une manifestation ?

A la suite de cette formation, si vous le souhaitez, vous pourrez devenir correspondant local de l'ADAV. Si vous êtes déjà correspondant local, venez quand même : ceci nous donnera l'occasion de confronter nos expériences et de mettre à jour nos informations.



Attention, les dates annoncées dans l'HeurOvélo n°34 et la Bicyclette n°0 de ces deux actions ont été modifiées pour être regroupées le samedi 13 octobre.

Les brèves de Jean

● Foi de cycliste : 7x100x10000x8000x1000x900000

- 🚲 Le vélo est 7 fois moins encombrant qu'une auto
- 🚲 Le vélo est 100 fois plus silencieux qu'une auto
- 🚲 Le vélo est 10 000 fois plus économique qu'une auto
- 🚲 Pour autrui, le vélo est 8 000 fois moins dangereux qu'un auto
- 🚲 Pour l'utilisateur, au quotidien, le vélo est 2 à 1000 fois plus bénéfique

pour la santé que l'auto (selon l'importance de la pollution)
🚲 Le vélo est 900 000 fois moins polluant que la voiture

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.

Prénom :

Nom :

Adresse :

Code postal : Ville

Profession

Téléphone :

Année de naissance :

E.mail :

● Pas étonnant, vu tous ces avantages, qu'il y ait autant de vol de vélos.
● Pour ne pas se faire voler son vélo consulter les anciens numéros de l'HeurOvélo.

● **Bilan du mois d'août :**

- 🚲 Un cycliste tué, de nombreux pics de pollution...
- La DDE et LMCU ont atteint tous leurs objectifs !

O r i e n t a t i o n

POUR UN PLAN MARSHALL

CYCLABLE

Au fur et à mesure que les années avancent, les arguments en faveur du vélo s'empilent sans s'annuler.

Dans les années soixante-dix, lors des crises pétrolières, le vélo était économique. Dans les années quatre-vingt, devant l'engorgement des villes, le vélo est devenu pratique pour circuler et se garer.

Dans les années quatre-vingt dix, le vélo en ville est apparu comme un moyen immédiatement généralisable de faire face aux méfaits de la pollution sur les monuments et sur les gens. Aujourd'hui, alors que la planète entière se réchauffe et se dégingue le problème dépasse celui des seules villes.

son temps, elle a su consacrer les milliards de Francs nécessaires pour élaborer un maillage cohérent de transports en commun performants articulés autour du VAL ; le Nouvel Observateur, dans un récent dossier consacré aux villes où il fait bon vivre a ainsi classé Lille en 2^e position pour la qualité des transports en commun. La métropole pourrait profiter du nouveau schéma directeur qui devra être voté

mieux placé car il dispose d'un budget vélo, mais examinons le budget voirie un instant. Les dépenses affectées aux routes départementales ont été de 340 MF en 98, 500 MF en 2000 et 515 MF en 2001.

En 2001, 13,5 MF** ont été affectés pour la construction de pistes cyclables. Cette dernière somme, quarante fois moins importante que la précédente... qui elle n'a cessé de croître, ne permet même pas de compenser les atteintes portées chaque année aux conditions de circulation des cyclistes.

A titre d'exemple, nous luttons depuis plusieurs années pour la construction de 5 passerelles au-dessus de la RN 41, rendues nécessaires par la mise à deux fois deux voies de cet axe. Les courriers, les manifestations et même les accidents mortels auront beau faire... comme une passerelle coûte plusieurs millions de Francs, le Département ne peut pas consacrer tout son budget cyclable pendant deux ou trois ans pour résoudre un seul problème local !

Pour lutter vraiment contre le scandale du sort des cyclistes sur les Départementales, confrontés à des "bombes roulantes" ou à des mastodontes guère moins rapides, le budget cyclable annuel du département devrait dépasser la centaine de millions de Francs par an, somme qui serait prise sur le budget de la voirie routière.

L'Etat ne fait pas beaucoup mieux. S'il a publié en 1996 la loi sur l'air ; suffisamment vague pour pouvoir n'être pas appliquée, ces dernières années, il s'est contenté d'autoriser les jeunes cyclistes à rouler sur le trottoir... quel aveu d'impuissance ! L'écart nécessaire pour dépasser un cycliste a été porté à un mètre cinquante en campagne, mais quel automobiliste connaît cette loi ? Qui l'applique ? Qui la fait appliquer ? Je n'ai personnellement jamais entendu parler d'un automobiliste verbalisé pour avoir frôlé un cycliste. Pire encore, après la catastrophe de Vauvert dans le Gard en février 2000 qui avait fait 4 morts et 17 blessés, un arrêté a été pris permettant à un groupe de dix cyclistes de circuler, encadré par deux voitures munies de gyrophares***. Outre l'absurdité environnementale de cette mesure, gageons que lors du prochain accident d'un groupe de cyclistes non accompagné d'une voiture, l'on traitera les participants d'irresponsables.

Si rien ne change, pour circuler à vélo, nous devons bientôt nous faire escorter ou continuer de compter nos morts, nos blessés et nos miraculés pouvant juste apporter un petit réconfort moral à la famille de Didier et des autres, la rage au cœur et la peur au ventre...

.P.V

L'homme occidental se trouve en outre menacé d'un nouveau fléau contre lequel le vélo peut beaucoup : le "syndrome de la mort par sédentarité" (Sedentary Death Syndrom).. L'expression est du professeur Booth qui trouvait que le mot "obésité" laissait indifférent alors qu'aux U.S.A, 250 000 personnes meurent chaque année du manque d'activité physique et que 25 % des enfants sont obèses*!

La population a bien compris l'intérêt du vélo et plébiscite ce mode de transport tant pour son côté agréable que pour les autres avantages qu'il procure. Selon l'enquête réalisée par la CUDL en 1998, 81% des habitants de la métropole pensent ainsi qu'il faut augmenter le nombre d'itinéraires cyclables ; 48% estiment même que cela est plus important que le développement du stationnement automobile, que l'élargissement des trottoirs et que l'augmentation des voies de bus ! Joignant le geste aux intentions, 14% des hommes de la Métropole et 8% des femmes se déplacent à vélo au moins deux fois/semaine et ce malgré les contraintes et les dangers rencontrés.

La classe politique, qui se dit à l'écoute de la population et qui a le devoir d'œuvrer dans l'intérêt collectif reste indifférente à ces alertes et à ces appels : les travaux de construction d'un grand stade à Lille risquent d'être menés bien plus vite que ceux de l'élaboration d'un réseau cyclable. Lors du dernier Groupe Travail Vélo de la ville de Lille, comme nous nous étonnions de ce que l'aménagement cyclable de la rue Jeanne d'Arc n'avait pas commencé alors qu'il avait été entériné, Marc Santré nous a avoué : "il n'y a plus de sous, tout a été englouti par Euralille" !

Lille Métropole ne consacre toujours pas de budget pour rattraper une situation qui ne fait que se dégrader au fil des décennies. En

- 14% des hommes
- de la Métropole
- et 8% des femmes se déplacent à vélo

avant la fin de l'année pour injecter quelques centaines de millions de Francs afin de lancer un véritable "plan Marshall cyclable", un plan de reconstruction d'un réseau piétonnier et cyclable incluant pistes, franchissements, rétablissement d'itinéraires directs, ainsi que du stationnement en ville ou chez soi. De fait, la construction de lignes de TGV, d'autoroutes et de rocades a davantage détruit le réseau des chemins de proximité que les deux conflits mondiaux. Et à la différence de ce qui s'était produit après-guerre, on ne cherche toujours pas à réparer les dommages causés ! Dans ce même dossier du Nouvel Observateur, Lille a été classée en 22^e position pour son réseau cyclable. C'est dire le chemin qu'il lui reste à parcourir !

Si au XX^e siècle être moderne, c'était croire au tout-technique ou au tout-automatique -d'où le VAL-, aujourd'hui c'est privilégier ce qui est propre, efficace, sain, économique, astucieux et durable.

Le Conseil Général, lui, semble



Dessin : Rem© Ed du Poutaouç

le budget cyclable annuel du département devrait dépasser la centaine de millions de Francs par an

pour circuler à vélo, nous devons bientôt nous faire escorter

* Le Point du 15 juin 2001

** la lettre du Nord mai 2001 N°13.

*** D'après une interview d'Isabelle Massin publiée dans la Croix du 6 avril 2001.

L'état de l'air dans la métropole lilloise

Entretien avec Valérie MALRIEU et Corinne SCHADKOWSKI, chargées de mission à l'APPA

POLLUTION ATMOSPHERIQUE

Le mois d'Août a été particulièrement éprouvant pour les bronches lilloises, plusieurs jours de canicule ont fait monter le taux d'ozone au niveau 1 (180 mg/m³ d'air) : 190 mg à Roubaix et 187 mg à Baisieux le 24 Août !

Sans atteindre les records de Strasbourg, Paris ou Marseille, ce niveau qui aurait dû conduire les autorités préfectorales à alerter le public (les niveaux ont heureusement baissé le lendemain) montre qu'une ville comme Lille, même à moitié vidée de ses habitants peut quand même générer des pollutions de l'air dangereuses si les conditions météo types sont présentes (forte chaleur, soleil et absence de vent), et qu'il est à craindre que ce genre d'extrême nuisance se renouvelle de plus en plus souvent au regard des chiffres de trafic routier qu'on nous promet à l'horizon 2010.

Avec ses 3 axes autoroutiers Nord-Sud, il est probable que la région dans son ensemble subira les effets désastreux des "alertes à la pollution" à répétition.

On sait aujourd'hui que la pollution atmosphérique génère environ 30 000 décès et 250 000 bronchites et crises d'asthme chez les moins de 15 ans par an en France ("La Monde" ; 2/9/2000). Plus récemment, un chercheur américain a estimé que la mortalité due à la pollution de l'air plus importante que celle due à la circulation ("La Voix du Nord" ; 17/8/2001).

Depuis 1972, l'Association pour la Prévention de la pollution atmosphérique (APPA) fondée en 1958, a implanté un comité d'étude et de recherches en Nord-Pas-de-Calais, animé par Valérie MALRIEU et Corinne SCHADKOWSKI.

Yves Maerten


Quel est l'état actuel de l'air que nous respirons dans la métropole lilloise ?

 Certains polluants atmosphériques ont tendance à diminuer comme le plomb ou l'oxyde de soufre, d'autres polluants sont en stagnation, voire diminuent mais l'oxyde de carbone et les poussières dues notamment aux véhicules diesel continuent d'augmenter car le trafic automobile augmente lui aussi. Les pots catalytiques et l'utilisation du GPL ont aussi contribué à réduire certains polluants. D'autre part, certains polluants comme le benzène ou l'ozone ne sont mesurés que depuis quelques années ce qui implique un manque de références antérieures et donc de moyens de comparaison. Sur l'ozone, nous

avons mis en place depuis deux ans un système de surveillance basé sur l'observation de plants de tabac répartis sur la métropole parce que le tabac est très sensible à l'ozone. Ce composant dangereux est encore mal connu et se comporte dans l'air de façon très "bizarre". Il est possible de récupérer un jour l'ozone émis par la

région parisienne, d'ailleurs l'ozone londonien est déjà venu se "promener" dans l'air nordiste. Actuellement, le gros problème, ce sont les poussières fines émises par les moteurs diesel qui peuvent être chargées de composés organiques volatiles dont certains sont cancérigènes. Comme la forte augmentation du parc diesel est récente en France, là aussi, nous manquons d'éléments de mesures et d'analyses.

Dans l'enquête récente que vous venez d'éditer ("L'air et la ville" Isabelle Roussel et William Dab), vous observez des variations de qualité de l'air dans le périmètre de la LMCU ?

 Nous nous sommes aperçus que de grandes

différences existaient d'une commune à l'autre, d'un quartier à l'autre et même d'une rue à l'autre, la dispersion des polluants varie en fonction de la largeur de la rue, de la hauteur des immeubles, de l'importance du trafic, de l'heure et évidemment de la météo (4parcours urbains où le CO est mesuré pendant dix semaines). C'est la raison pour laquelle il est difficile de conclure sur le type de citadins plus exposé qu'un autre. Nous avons classé les cyclistes les plus exposés après les automobilistes en raison du temps passé et du volume d'air inhalé mais l'itinéraire peut faire varier ce degré d'exposition. Il est certain qu'un cycliste roulant dans un flot de voitures sera plus exposé qu'un piéton marchant à deux mètres de la chaussée. Mais il faut savoir que Lille bénéficie d'un relief plat et de conditions météorologiques qui font que la dispersion des polluants est plus facile que dans d'autres villes en France (Grenoble, Rouen)

Peut-on se protéger de la pollution de l'air quand on circule en vélo ?

 Les masques et les foulards sont totalement inefficaces sauf pour les grosses poussières, on parle d'un nouveau modèle de

le gros problème, ce sont les poussières fines des moteurs diesels

masque plus performant mais nous ne l'avons pas testé. Il faut de toute manière éviter les axes régulièrement encombrés et préférer

les rues plus calmes. Et ne pas faire de vélo en cas de pollution à l'ozone. En tout cas, nous aurons plus d'informations en 2002 lorsque nous aurons analysé les mesures de nos 60 "sentinelles de l'air", qui mesurent à l'aide d'un petit capteur portable les oxydes d'azote, le benzène et le monoxyde de carbone contenus dans l'air qu'ils respirent tout au long du jour et de la nuit. Nous avons inclus plusieurs cyclistes de la métropole et du littoral dunkerquois équipés de ce capteur dans notre panel de volontaires.

Propos recueillis par Yves Maerten



Dessin : Cabu, source Charlie Hebdo

R N 41 "SI ON POUVAIT CRÉER DES PASSAGES DANS CE RUBAN DE BETON"

Depuis longtemps, je suis membre de l'ADAV, mais pas active encore ; j'y viens....
J'ai eu ce soir une conversation avec Eric Delbendes et on a parlé des Weppes. Il me dit que le Maire d'Herlies a demandé son rattachement au Parc de la Deûle. Quelle bonne idée, et j'espère que toutes les communes de ce côté de la RN 41 suivront(...)!
Pour le club hippique d'Herlies, j'ai fait un gros travail de repérage de chemins piétons et cavaliers entre les communes d'Illies et d'Herlies en travaillant sur les plans cadastraux. J'avais donné mes suggestions aux maires d'Illies et d'Herlies. J'ai rencontré plusieurs fois ceux de l'office du tourisme des Weppes qui travaillaient sur un circuit piéton et cavalier de ce côté-ci de la Nationale. Dans les réunions du Parc de la Deûle, j'ai plusieurs fois fait remarquer qu'il était grave que les deux côtés de la Nationale seraient isolés l'un de l'autre par la RN 41 et que ce serait dramatique pour les piétons, les cavaliers et les cyclistes qui avec l'augmentation du temps libre deviendront plus nombreux.

Mais chacun travaille pour son clocher, sa mission, son bord politique sans réfléchir à l'intérêt général. Il y a cinq ans, Jules Hayart, le Maire d'Herlies, ne voyait pas que la Nationale serait un mur entre les deux parties de la plaine des Weppes et il ne s'entendait pas avec son collègue d'Illies, ni avec celui de Wicres. Je fais du vélo comme mode de transport depuis toujours, je suis cavalière depuis aussi longtemps, j'adore le pays de Weppes que je connais bien sur ses deux côtés. Cette plaine doit pouvoir retrouver ses cheminements que j'ai pratiqués gamine. Si je peux vous rejoindre dans cette volonté avant que la Nationale n'engage sa seconde phase de travaux, si on pouvait créer des passages dans ce ruban de béton, je serais heureuse d'agir à côté de vous.

Qu'un peu de bon sens revienne dans la tête de ces décideurs!

Véronique Dalle, Lille

"COUP DE GUEULE"

Cet été, j'ai eu la douloureuse expérience d'apprendre le décès d'une connaissance. Elle a été renversée et tuée par un camion alors qu'elle circulait à vélo dans Lille.

Je n'ai pas les détails de l'affaire : le camion roulait-il trop vite, a-t-il eu une avarie ? Mon amie n'avait-elle pas respecté les règles de sécurité élémentaires ? Bref qui était le responsable ? Cette question, je n'ai pas envie de me la poser. J'ai plutôt envie de me demander ce que l'on pourrait faire pour empêcher cela. Et puis, je me rappelle certaines coupures de presse qui parlent d'accidents analogues et je sens monter en moi une colère sourde, colère contre les automobilistes qui méprisent les cyclistes (mais je suis aussi un automobiliste parfois), colère contre les aménageurs de ces routes ou carrefours qui continuent à tuer.

COMBIEN DE TEMPS CELA VA-T-IL ENCORE DURER ? Voilà c'était juste un coup de gueule sous le coup de l'émotion et j'espère vraiment que l'ADAV, avec le soutien de ses adhérents, pourra trouver une solution à ces événements inacceptables même s'ils semblent être le fruit d'une "fatalité" ou d'un "pourcentage incompressible de pertes".

Laurent COUROUBLE

"ALLERGIE...AUX FEUX ROUGES"

Il y aurait de beaux développements à réaliser sur le thème du cycliste et de son allergie aux feux rouges. Certes, je ne méconnaissais pas l'inconvénient de devoir ralentir son allure au point de devoir s'arrêter. Certes, en rase campagne il n'y a pas de feux rouges. Mais lorsqu'il y en a et c'est souvent le cas en ville, les brûler systématiquement comme cela se pratique souvent participe d'une activité suicidaire.

Alors je dis : **il n'y a pas trop de cyclistes pour que ceux qui utilisent ce mode de déplacement cherchent à réaliser leur propre disparition.**

"LE-VELO-C'EST-LA-SANTE !"

Qu'il appartienne aux pouvoirs publics de prendre des mesures propres à faciliter le moyen de locomotion qu'est le vélo, nous sommes bien sûr, d'accord ; mais ne devons-nous pas faire une campagne de promotion pour souligner les avantages multiples que procure ce transport en terme de santé, de gain de temps, de style de vie, etc.?

Maître Jean-Jacques Triplet

Comme point de départ, un rêve. Un rêve ? L'idée que je me fais du vélo est encore bien réductrice. Je réfléchis : ça doit être tout

à fait possible, de traverser la France à vélo, en fait. D'autres font bien plus. Denis et moi sommes deux étudiants de Lille. Nous sommes partis sur nos vélos chargés le 20 juillet de La Panne en Belgique. C'était pour moi un défi, une grande chose à réaliser. De campings en étapes chez des connaissances, nous

"VACANCES À VÉLO"

avons vu de bien jolis paysages. Notre route nous a offert plus de surprises que nous en attendions. La Panne, Abbeville, Evreux, Chinon, Rochechouart, Cahors, Castelnaudary et enfin Gruissan, nos principaux points de passage sont reliés par d'innombrables villages anciens, monuments, cours d'eau, forêts, champs de

tourmesols, routes tranquilles parfois vallonnées... La pluie a décidé de ne tomber quasiment que la nuit. Les encouragements des habitants, des automobilistes et autres personnes rencontrées ont été à la hauteur de ceux du soleil en journée. Nous sommes arrivés sur la Méditerranée le 11 août. Finalement, le vélo c'est plus facile que je ne le pensais. Le retour en train avec le vélo aura été le moins évident !

David Bonduelle



L'enfant et le vélo

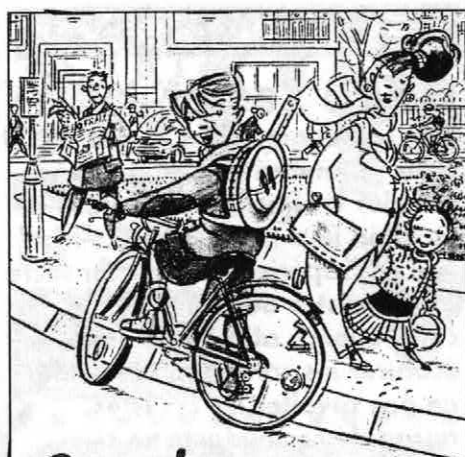
L'ADAV vient de réaliser pour la Fubicy un guide intitulé "le vélo et l'enfant". Disponible depuis la journée "en ville sans ma voiture" du 22 septembre 2001, il donne des clefs efficaces pour convaincre les parents, élus et techniciens de remettre en selle les enfants, et ce avec un maximum de sécurité.

Vous pouvez vous le procurer au local de l'association contre la somme de 6 francs.

● La dernière journée de Dominique Voynet au ministère de l'Environnement a été (au moins en partie !) consacrée à l'ADAV.

Nous l'avions en effet conviée à participer à notre manifestation de juin 2001 contre l'aménagement de la RN 41.

Elle nous a envoyé un courrier nous indiquant qu'elle avait écrit au préfet pour lui demander de rétablir la circulation cyclable.



Envie d'école à Vélo?!

Un dépliant intitulé "Envie d'école à vélo ?!", à destination des enfants, est aussi disponible.

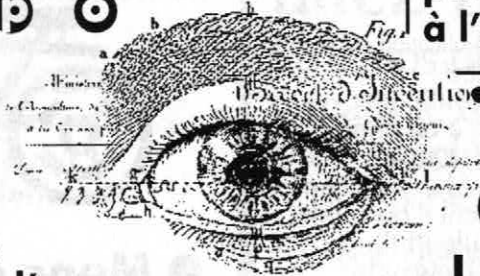


● L'institut national de la propriété industrielle a installé ses pénates dans l'ancienne école des Beaux-arts de Lille 97, boulevard Carnot.

Elle présente une exposition intitulée: "les cycles de l'innovation: la propriété industrielle illustrée par l'histoire du vélo des origines à nos jours."

Si vous ne l'avez pas encore vue, il n'est pas trop tard !...

P.S. : Persuadez Jean Dewavrin de faire breveter son écarteur de danger commandable à distance.



JOURNÉE PORTES OUVERTES DE LA MAISON DE LA NATURE

● ET DE L'ENVIRONNEMENT

● **Dimanche 28 octobre 2001**

- Dans le cadre du centenaire de la loi 1901, la
- Maison de la Nature et de l'Environnement
- ouvre ses portes le 28 Octobre 2001, pour une
- journée festive, ludique et coopérative.
- L'objectif de cette journée est de favoriser les
- échanges inter-associatifs entre les membres du
- réseau. Cette journée sera également l'occasion
- de faire connaître au public toutes les activités
- des associations de la Maison de la Nature et
- de l'Environnement.

La matinée sera réservée à un temps inter-associatif pour permettre à tous les adhérents des associations de découvrir la diversité des associations de la MNE ainsi que d'échanger idées et expériences. Un rallye coopératif est prévu pour découvrir les activités de chacun.

L'après-midi sera un temps pour les partenaires et le public.

Des animations à chaque stand auront lieu, un espace sera réservé aux enfants.

Durant l'après-midi, le compte-rendu de la réflexion menée sur les évolutions de la loi 1901 sera exposé et les associations pourront participer à la conception des 10 propositions à envoyer au Premier Ministre.





N°35

samedi 13 octobre :
matin : cyclochantier
après midi : formation
sous l'œil de FR3

L'heureO véLO

Broc'à Vélo
samedi 20 octobre

5^{ème} édition

Salle Courmont, Lille Moulins

L'ADAV a besoin de vous
pour préparer, aménager,
surveiller, Plus on est de fou,
plus on ...

T : 0 320 861 725

Sommaire

🚲 Comment engager
une politique cyclable ? **2**

🚲 Hommage à notre
ami Jacques Henrot.

3 🚲 Accidents de
cyclistes : • L'ADAV
avait anticipé, les institu-
tions n'ont pas suivi !
• nouvelles violences
urbaines ?

🚲 Entretien avec Marc
Santré : Reprendre un
peu de place à la voiture en
ville. **4**

5 🚲 Des vélos dans le
tram. 🚲 Ne remerciez
plus les automobilistes.

🚲 Dynamobile 01,
j'y étais ! 🚲 Merci les
vélocistes ! **6**

7 🚲 La journée du 13
octobre 🚲 Brèves de
Jean

🚲 Pour un plan
Marshall cyclable **8**

9 🚲 Pollution
atmosphérique et état
de l'air dans la métropole
lilloise.

🚲 Courrier des
lecteurs **10**

11 🚲 L'enfant
et le vélo 🚲 Journée
portes ouvertes à la
M.N.E. le 28 octobre 2001.

EDITORIAL

Offrez-vous des vacances toute l'année : allez travailler à vélo !

Le temps pluvieux du début du mois de septembre a marqué une rupture brutale avec un mois d'août bien ensoleillé.

"Un temps de rentrée" dit-on.

Restez donc en contact avec les vacances !

Allez travailler tous les jours à vélo. Equipez-vous pour affronter la pluie sans être mouillé.

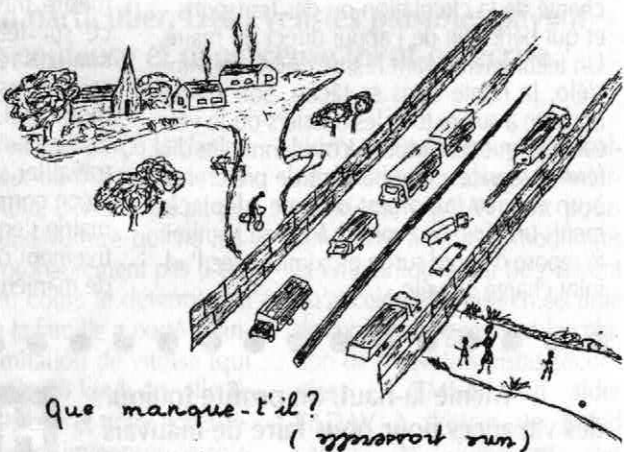
Installez-vous un bon porte-bagages ou des sacoches pour tout transporter facilement. Ou offrez-vous carrément un nouveau vélo de ville : en un an vous l'aurez amorti.

Goûtez encore au plaisir d'effectuer un exercice physique modéré, restez bronzé et en forme toute l'année. Les jours raccourcissent ? Raison de plus pour les savourer au maximum. Vérifiez la qualité de votre éclairage et préparez-vous à rouler de nuit sans appréhension.

Ne craignez pas les premiers froids : le cycliste possède sans le savoir un petit chauffage portatif intérieur qui se déclenche automatiquement dès qu'il brûle des calories et appuie un peu plus fort sur les pédales.

Vous pesterez peut-être un peu contre les conditions de circulation dans le Nord, mais soyez hon-

nêtes : à moins d'avoir emprunté le canal du midi ou les pistes cyclables de la région landaise, n'avez-vous pas en vacances, maudit ces chauffards qui "roulent encore plus vite



que dans le Nord" ou contre ces départementales qui ne comportent ni piste cyclable ni trottoir ?

En pédalant, retrouvez vos sensations estivales et dites-vous qu'à l'inverse de vos collègues automobilistes qui devront -au mieux- attendre les vacances à la neige de février pour vivre un peu...

suite p12