

La loi de l'air sera-t'elle du vent ? p2

Fiction : défendre un voleur de bicyclette p3

Juridique : "Itinéraire" ou "éléments d'itinéraire" ? p3

Vélo+Tram : le ticket gagnant p4

Rouler "à" ou "en" vélo ? p4

Un vélo articulé à 2 roues motrices ? p5

Comment faire ses courses hebdomadaires à vélo ? p5

Danger portière ! p5

Sécurité des cyclistes en "Nord" p6

Livre : besoin de vélo p6

Opérations de sécurité p7

Chantier cyclomobile : les cyclistes en "bordure" de la légalité p8

Véloroutes régionales, c'est reparti p9

Haubourdin, ville cycliste... et piétonne p9

Dynamobile, une fantastique épopée p10

Question de point de vue : la dépendance automobile p10

L'ACNF et le PDU p11

La stratégie de la LMCU p11

LMCU déraille p11

Humeur d'Eric p11

Les nouveaux correspondants locaux p12

Agenda p12

Train+vélo, c'est possible p12

EDITORIAL

Après le passage à l'Euro...

Il est des changements qui vont dans le sens de l'histoire : le passage à l'Euro devient une évidence quand s'abolissent les distances, notamment sous l'effet du T.G.V et de l'avion. Si cette monnaie accroît en plus le sentiment d'appartenir à une même entité culturelle et rapproche les peuples, on ne peut que lui souhaiter la bienvenue.

...le passage au vélo ?

Mais redescendons un peu sur terre : au quotidien, il nous faudra toujours parcourir de courtes distances, dans des villes de plus en plus peuplées, encombrées et polluées. Dans ce deuxième cas de figure, le vélo va - comme l'Euro - dans le sens de l'histoire, il s'imposera tôt ou tard dans toutes les villes du monde grâce à son efficacité, sa propreté, son faible prix de revient et son faible encombrement.

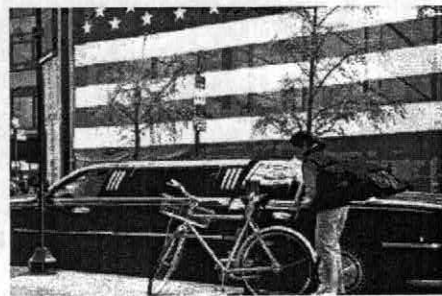


Les Etats-Unis qui n'ont aucune culture vélo, font d'ailleurs cohabiter à New-York la bicyclette avec la limousine, le vélo de livraison avec l'énorme camion chromé.

Dans la Métropole lilloise, cette évidence n'est toujours pas perçue par nos dirigeants : le nouveau schéma directeur fait la part belle aux nouvelles infrastructures routières (notamment l'A 24), aux transports en commun (le concept train-tram ne manque pas d'intérêt), mais ignore toujours aussi superbement le

vélo. Plus consternant encore, le maire de Wambrechies, Monsieur JANSSENS qui n'est autre que le vice-Président de Lille Métropole chargé de la voirie, vient d'inaugurer un contournement de sa commune sans piste cyclable, au mépris de l'article 20 de la loi sur l'air. S'arc-boutant sur des schémas dépassés, l'avocat de la Communauté Urbaine n'a pas hésité à remettre en cause le fondement même de cet article dans le procès qui nous a opposés à cette institution (cf page 11)...

Le Nord que l'on a connu à la pointe des combats sociaux sera-t-il à l'inverse le lieu de la contre-vélorution ?

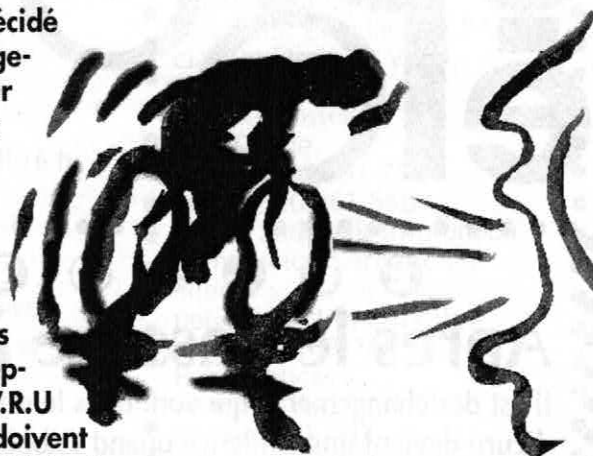


En vous souhaitant un bon " passage à l'Euro " et en espérant quand même un prochain " passage au vélo ", nous vous présentons nos vœux de bonne et heureuse année 2002 sur des routes pacifiées et aménagées pour les cyclistes.



La loi sur l'air sera-t-elle du vent ?

En 1998, l'ADAV avait décidé d'attaquer sept aménagements de voirie décidés par Lille Métropole. Nous nous étions appuyés sur l'article 20 de la loi sur l'air qui stipule qu' "à compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voirie urbaine, à l'exception des autoroutes et V.R.U (Voies Rapides Urbaines), doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements



sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du Plan de Déplacements urbains lorsqu'il en existe". Bien évidemment, nous avons choisi des voies pour lesquelles la création d'aménagements cyclables ne posait aucun problème.

Le défendeur, après avoir mis en avant l'absence de P.D.U au moment des décisions, après avoir joué sur les mots et dit qu'il ne s'agissait pas d'une "voie" mais d'un "aménagement", ni d'un "itinéraire cyclable" mais d'un "fragment d'itinéraire" a souligné les imperfections de la loi, en rappelant les propos de Monsieur Pierre MAZEAUD, tenus lors de la discussion à l'Assemblée Nationale le 22 novembre 1996 "Indépendamment du fait qu'il est très mal rédigé, l'article 18 bis ne me semble pas d'ordre législatif. En outre, je serais curieux de savoir comment le Juge interprétera les termes "en fonction des besoins et contraintes de la circulation" !

Lors de l'audience du mardi 4 décembre, nous avons mis en avant les accidents mortels de cyclistes survenus dans le secteur des axes incriminés pour dire qu'on ne pouvait espérer voir se développer le vélo dans ces conditions malgré ses multiples avantages, surtout en ville, et malgré une attente très forte de la population (1). Nous avons ajouté qu'il y avait urgence à agir, vu les méfaits de la pollution de l'air et les risques de dérèglements climatiques, terminant en rappelant que le Tribunal Administratif de Lille avait su annuler le Schéma Directeur de la Métropole pour protéger l'eau menacée par la création d'une voie de contournement sur les champs captants et que l'on pouvait espérer qu'il saurait prendre une décision similaire pour protéger cet autre élément vital: l'air.

Alors que je me situais dans l'esprit de la loi sur l'air, Maître Caffier, l'avocat de la Communauté Urbaine de Lille m'a accusé d'avoir tenu un discours militant qui ne tenait pas compte des contraintes des autres modes de déplacement.

Le Commissaire du Gouvernement a refusé les échappatoires qui ont eu cours lors de procès antérieurs, mais il a

suivi Maître Caffier en disant que la loi était trop mal faite et que ce n'était pas (je résume!) aux Tribunaux à faire les frais d'une loi mal ficelée. Il a comparé cette obligation de créer des pistes cyclables à la volonté de mener 80 % d'une classe d'âge au BAC, imaginant ce qu'elle aurait pu donner si des parents d'élèves en échec scolaire s'étaient portés devant les Tribunaux.

VENT MAUVAIS

Pour l'instant, le jugement est en délibéré. Le Président du Tribunal Administratif de Lille devrait se prononcer d'ici quelques semaines. Si les conclusions du Commissaire du Gouvernement sont confirmées, ce sera un jour noir pour le vélo en ville et pour la protection de l'air et de la planète. Faudrait-il alors se pourvoir en appel? Ou laisser le législateur devant ses responsabilités afin qu'il revoie sa copie? Nous comptons sur vos analyses, sur celles de la Fubicy et sur les attendus du jugement avant de prendre une décision. En effet, nous ne disposons plus de spécialistes du Droit depuis que Christian Desfontaines (qui avait brillamment monté le dossier) a déménagé et depuis le décès de Jacques Henrot (qui nous avait conseillé de nous faire agréer comme "Association Locale d'Usagers" et comme "Association de Protection de l'Environnement"). Il est à noter que le Commissaire du Gouvernement a affirmé la recevabilité et le bien-fondé de nos requêtes, rejetant explicitement la faute sur le législateur. En guise de lot de consolation, il en a quand même annulé deux sur les sept pour des aménagements dont la compétence ne revenait pas à la Communauté Urbaine, mais au Conseil Général du Nord ou à l'Etat.

QUI SÈME LE VENT RISQUE DE RECOLTER LA TEMPÊTE

L'affaire est intéressante à plus d'un titre. Elle fait d'abord tomber le masque de Lil-

le Métropole. Cette institution avait élaboré un P.D.U en trompe-l'œil qui avait fait l'objet d'un amendement rendant son application facultative et qui n'est toujours pas doté d'un budget ni d'un calendrier précis de réalisation. Par le biais de son avocat, Lille Métropole n'a pas hésité à torpiller l'article 20 de la loi sur l'air pour gagner contre l'ADAV. Ceci est d'autant plus grave que ce le jugement devrait faire jurisprudence. Cette affaire révèle également la pauvreté des mesures effectives prises pour le vélo par les gouvernements successifs: de vagues intentions ou des lois inapplicables n'ont jamais constitué une politique. Dire qu'il aura fallu cinq ans pour en avoir le cœur net !

PETIT VENT D'ESPOIR

Il est néanmoins encore permis d'espérer: on peut imaginer que le juge, à partir des mêmes constatations que celles du Commissaire-enquêteur en inverse les mesures, touché par les risques qui pèsent sur l'homme, il pourrait obliger les institutions à créer des aménagements cyclables partout...risquant d'obliger à une relecture de la loi par le haut et sanctionnant dans l'immédiat, non pas les cyclistes, mais les collectivités territoriales !

Jean-Pierre VERHILLE

(1) L'enquête réalisée par la Communauté Urbaine à l'occasion de l'élaboration du P.D.U avait révélé que 14 % des hommes et 8 % des femmes de la Métropole se déplaçaient déjà au moins deux fois par semaine à vélo; que 81 % des habitants souhaitaient un développement des pistes cyclables et que 48 % trouvaient cela plus important que le développement du stationnement automobile, l'élargissement des trottoirs et l'augmentation des voies de bus.

...
dire qu'il a fallu 5 ans pour en avoir le cœur net
...

Plaidoirie d'un avocat chargé de défendre un voleur de bicyclette.



Monsieur le Président, Mesdames et leurs les Jurés,
 mon client mérite votre indulgence !
 d'abord, en prenant parfois des bicyc-
 les dans un état déplorable, il prend le
 J'avoir un accident et protège ainsi son
 propriétaire. Ainsi, d'une certaine maniè-
 re contrôle technique dont l'obligation
 est toujours pas prescrite dans nos lois.
 le marché du vélo et permet à des per-
 s- de se procurer à prix raisonnable (bien
 de l'A.D.A.V.) un mode de locomotion
 simple et économique.
 Les vélos qu'il a empruntés étaient soit
 ils mal accrochés : par exemple unique-
 ment ou avec un antivol de très mauvai-
 s- moins de 200 Francs et ceci malgré les
 les avertissements donnés par les mili-
 taires ils soient verbaux, sous la forme d'ar-
 r-urovélo ou télévisés. Rien n'y fait, cer-
 nes continuent de négliger la protection
 Non, ces personnes ne sont pas victimes,

elles sont tout simplement généreuses. Générosité qu'appré-
 cie beaucoup mon client.
 En conséquence il n'est pas étonnant que les services de poli-
 ce rechignent à enregistrer les plaintes pour vol de bicy-
 clettes.
 De plus j'ai appris récemment qu'un membre actif de
 l'A.D.A.V. avait laissé un voleur agir sous prétexte que
 1. Il n'est pas agent de police.
 2. Il n'avait pas la preuve que le vélo appartenait à quelqu'un
 d'autre (pas de plaque d'identification)
 3. C'était un VTT et ce membre n'aime pas les VTT. Il les
 trouve inadaptés à un usage urbain : pas de porte-bagage,
 pas d'éclairage, pas de garde-boue.
 4. Et surtout l'antivol était de très mauvaise qualité (ouverture
 avec une simple paire de ciseaux)
 Je réclame donc fort logiquement la relaxe pour mon client.
 Une peine de travaux d'intérêt général s'avérant bien trop
 sévère.
 PS : Je vous prie Maître Triplet de m'excuser si j'ai empiété
 sur vos plates-bandes (cyclables) et espère comme note ne
 pas recevoir un 0 pointé mais un solide U. **Jean DEWAVRIN**

"Itinéraire" ou "éléments d'itinéraire"

Pourquoi ne pas jouer sur les mots, on joue bien avec la vie des cyclistes ?

En ce qui concerne le réaménagement de la place Jules Guesde à Armentières, l'avocat de Lille Métropole a justifié l'absence de prise en compte de des cyclistes car selon lui, il ne s'agissait pas d'un "itinéraire cyclable" mais d'un fragment d'itinéraire vu que "seul un segment de voirie est contesté"...

Lors d'un mémoire, nous nous étions appuyé sur la définition que donne le Petit Robert du mot itinéraire : "chemin à suivre pour aller d'un point à un autre". A partir de là, nous avons constaté qu'un itinéraire est un parcours réalisé par une personne, qu'elle ne présuppose aucune limitation de distance ni dans un sens ni dans un autre, que si Chateaubriand a pu raconter son Itinéraire de Paris à Jérusalem, à l'inverse, un piéton traversant un giratoire de la place Jules Guesde à Armentières pour aller acheter du pain a bien parcouru un itinéraire complet !

A l'audience, nous avons fait valoir qu'attendre le réaménagement complet d'un itinéraire était bien la meilleure façon de ne jamais rien faire et qu'en outre, tout itinéraire n'est que le fragment d'un itinéraire plus long: Lille-Haubourdin n'est que le fragment d'un itinéraire Lille-La Bassée qui n'est lui même qu'une portion de l'itinéraire Calais-Béthune et ainsi de suite jusqu'à un itinéraire Lille-Lille qui ferait le tour du monde !

Jean-Pierre VERHILLE

Vélocité n°65 est sorti

- Pour une politique nationale vélo
- Dijon, sur la voie cyclable...
- Le vélo et l'enfant
- La Loire à vélo



Pour vous abonner :
 (5 numéros + 1 supplément = 12,5 Euros soit 81,99 F)
 Retournez-nous ce coupon d'abonnement à l'adresse suivante :
 La FUBicy, 4, rue brûlée • 67000 Strasbourg
 03 88 75 71 90 – velocite@fubicy.org
 Nom : Prénom :
 Adresse :
 Code postal : Ville :
 Ci-joint un chèque deEuros, à l'ordre de : FUBicy
 (à renvoyer à l'adresse ci-dessus)



Vélo + Tramway : le ticket gagnant



Les 23, 24 et 25 septembre 2001, Transpole autorisait le transport des vélos dans le tramway à titre expérimental sur la ligne Lille-Roubaix-Tourcoing.

Loin d'être un gadget, cette mesure avait pour objectif de définir des règles de sécurité et d'accueil optimales pour tous les usagers dans la perspective d'une pérennisation de l'opération.

Les modalités pratiques

Les conditions de stockage des vélos dans le tramway avaient été définies de la manière suivante :

- Interdiction aux heures de pointe (7 h 00 - 9 h 00; 12 h 00 - 14 h 00 et 16 h 30 - 19 h 00)
- Accès limité à la partie arrière
- Vélo tenu à la main et placé de part et d'autre du potelet central de la plateforme arrière
- 2 vélos maximum par tramway
- Priorité aux fauteuils roulants et aux poussettes, à la montée, à la descente et pendant le trajet (si besoin est, le cycliste doit libérer l'espace en quittant la rame et en prenant la suivante)
- Interdiction de monter et de descendre dans les stations souterraines.
- Gratuité du transport des vélos

Le Bilan

Une trentaine de cyclistes ont bénéficié de l'opération. La cohabitation avec les usagers habituels s'est bien déroulée. Les cyclistes ont respecté les consignes données. La présence de vélos dans les rames n'a pas gêné ou ralenti les mouvements de personnes.

Mais l'hypothèse d'un aménagement partiel de l'intérieur des rames en créant un espace plus modulable pourrait faciliter l'accès et le transport des vélos. Il est d'ailleurs prévu...

L'idée de n'autoriser le transport des vélos qu'à l'arrière a pu occasionner une gêne aux personnes à mobilité réduite ou transportant des poussettes:

elles se présentent également spontanément au même endroit.

L'Enquête

(menée de façon aléatoire par le personnel d'accueil de Transpole le mardi 25 septembre 2001 sur un échantillon de 75 usagers)

• 56 % des usagers interrogés sont favorables à ce service.

Certains souhaiteraient que les horaires d'utilisation soient élargis et le nombre de vélos autorisés augmenté.

• 30 % des usagers trouvent les vélos gênants, essentiellement à cause du manque de place et de l'absence d'aménagement des rames

• 50 % des gens interrogés seraient prêts à utiliser leur vélo dans le tramway à l'avenir, beaucoup pour des déplacements de loisir, mais aussi pour des déplacements liés au travail et aux études. 8 % des clients n'ont pas encore d'idée sur la question et pourraient se décider en fonction des horaires et aménagements proposés. Une large majorité d'étudiants et d'actifs plébiscite ce service et 25 % d'entre eux demandent une absence de restriction horaire.

Conclusion

Le bilan de l'opération est largement positif. Transpole et Lille Métro-

pole affichent d'ailleurs leur intention de la pérenniser.

Le nombre de clients prêts à profiter de ce service est impressionnant. En outre, Transpole peut gagner des clients qu'elle ne touche pas encore du fait de la distance qu'il y a parfois à parcourir entre le domicile et

la station ou entre celle-ci et le lieu d'arrivée.

Ces chiffres prouvent en outre -s'il en était besoin- que le vélo n'est pas le concurrent mais le complément des transports en commun.

Une autre crainte était liée à l'incivisme des cyclistes. Les faits ont levé cette appréhension.

Nous tenons à remercier à nouveau Transpole et Monsieur Eric Quiquet, Vice-Président

de Lille Métropole chargé des Transports d'avoir permis cette opération et d'oeuvrer à sa pérennisation.

Jean-Pierre VERHILLE

Article largement inspiré du document fourni par Transpole "Expérimentation Vélos-Tramway"

Rouler en vélo ou à vélo ?

La nuance paraît minime et ne s'entend d'ailleurs presque pas à l'oral. Pourtant elle révèle une différence profonde entre l'automobiliste et le cycliste.

L'automobiliste quand il se déplace, voyage en voiture, dans sa voiture. Les lieux traversés n'ont aucune existence physiquement perceptible pour lui. D'ailleurs quand on prend une photo de paysage en autobus on ne récupère bien souvent qu'un reflet de flash. Dans le meilleur des cas, le joint du pare-brise, des rideaux ou des autocollants viennent parraîner le cliché. Pour les autres sens, c'est pire encore: on n'entend rien, on ne sent rien, on ne touche rien.

Le cycliste, lui voyage "en" paysage mais à vélo. On voyage ainsi à pied ou à vélo, avec ses pieds ou son vélo. Ce dernier n'est du reste que le prolongement ingénieux des jambes.

Il n'entrave en rien la perception par les sens. Traverser la France à vélo, c'est vraiment être en France alors que la parcourir en voiture c'est passer des heures coupé du monde qui nous entoure dans une forteresse roulante sur laquelle viennent s'écraser le paysage, réduit à deux dimensions, les bruits, les odeurs et même des milliers d'insectes.

Les mots disent tranquillement, imparablement la réalité, alors pensez-y; la prochaine fois qu'on vous demandera comment vous êtes venu, vous répondrez bien "à vélo" et vous revendiquerez ce "à" !

J.P. V



UN VÉLO ARTICULÉ, À 2 ROUES MOTRICES ?

Non, ce n'est pas un VTT...
Ni un semi-remorque...
et pourtant...



Et moi, quand je suis fatigué, je peux m'arrêter de pédaler

Notre biclou s'appelle "Eddy" ou aussi "Add-bike". Ma petite sœur, mon papa et moi sommes chacun sur une roue (comme au cirque...), mais attachés ensemble.

Devinez ! On pourrait dire que c'est un tandem à 3 roues... c'est rigolo, tout le monde nous regarde.

Quand ça monte ou qu'il y a du vent de face, je sors mes "super biscottos" pour aider mon papa à faire avancer "Eddy". Ma maman, toute seule sur son "2 roues", a du mal à nous suivre !

Et moi, quand je suis fatigué, je peux m'arrêter de pédaler

et laisser les gros mollets de devant faire leur travail.

A l'école, je suis tout fier d'arriver sur "Eddy" et même que tous mes copains aimeraient bien être à ma place... Mon papa, il est content car il n'a jamais de souci pour se garer, il arrive à l'heure au travail, parfois en avance, souriant et plein de l'énergie du tricycle matinal.

Ah ! J'oubliais : je m'appelle Lucas, j'ai 5 ans, ma petite sœur, Natacha, a 3 ans et mon papa s'appelle :

Xavier VERDUN

COMMENT FAIRE SES COURSES HEBDOMADAIRES À VÉLO,

PLUTÔT QUE FAIRE LA COURSE DE DROMAIRE EN AUTO (DANS LES BOUCHONS)

Beaucoup de gens croient que c'est un obstacle incontournable.
Meuhh non...



Les sacoches, paniers, sacs à dos... oui, c'est bien mais pour des grosses quantités

(familles nombreuses), ça devient vite ennuyant, voire impossible... Pour ma part, j'ai osé la remorque. Mais pas n'importe laquelle : un modèle conçu pour faire ses courses. Elle vient du Danemark, commercialisée par "Deux plus Deux" (Strasbourg...encore...) : WINTHER "DONKEY". Voilà du solide, fiable, super pratique et polyvalent.

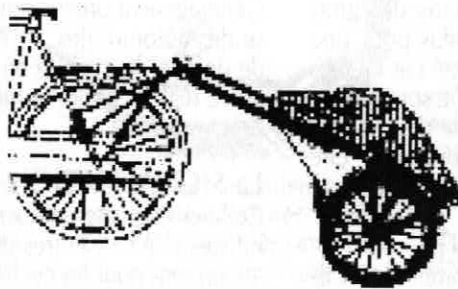
moi aussi, je fais mes courses à vélo



à dos (pour les denrées fragiles) et ... mon singe DONKEY, qui s'agrippe et grimpe partout (escaliers, transports en commun...). Avec ce baudet amélioré, je passe des rayons d'un supermarché (ou du marché) à ma cuisine, sans soucis.

Le prix ? J'en entends déjà dire que c'est trop cher, évidemment, mais comparé à ce que coûte (individuellement et collectivement) l'auto chérie !!... no comment !!

Environ 2 000 F (300 Euros), avec bâche de pluie et attelage anti-retournement, sans frais d'essence plus une séance



de musculation-oxygénation douce et gratuite.

Oui d'accord, au début, il faut faire un effort, mais bon, regardez un peu tous les excès des sportifs actuels...

Trimbaler un peu de pinard et du lait pour les moutards, c'est pas si terrible ! Les vitesses du vélo sont là pour ça et ... LA SANTE aussi (qui s'améliore en pédalant).

Alors, rejoignez moi, faites vos courses à vélo à 4 roues (2+2), ça met un peu de fantaisie dans la vie.

PS : je ne touche aucune commission, je les fais, c'est tout.

Par contre, si vous commandez une remorque par l'ADAV, vous aidez l'association qui bénéficie d'une ristourne et vous ne payez pas les frais de port.

Xavier VERDUN

S É C U R I T É

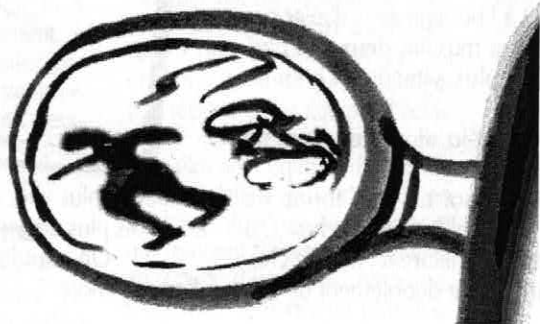
Bon. Encore une fois, la portière de l'automobile s'ouvre devant moi.

beau dire qu'ils pénalisent les cyclistes qui tiennent bien leur droite, que je me suis

Danger portière

Coup de frein - Ouf ! Cette fois, je ne suis pas renversé. Dans ce cas, il y a des automobilistes qui s'excusent : "oh ! pardon !" ; peut-être même prennent-ils une bonne résolution. Mais il y en a d'autres qui réagissent avec hargne : "pouvez pas faire attention !" On a

déjà retrouvé quatre fois sur



la chaussée à cause de cette plaisanterie qui ne fait plus rire... Non, les cyclistes, ça n'existe pas, on ne les voit pas. Au fond, sans le savoir, leur réaction vindicative est causée par la peur. Tant d'automobilistes sont taraudés inconsciemment par la peur, peur de l'accident, peur de la mort ; alors, autant rejeter cette peur sur le cycliste prudent. Supériorité de la carrosserie sur le cadre, des quatre roues sur les deux roues.

Georges Lapierre

Sécurité des cyclistes "en Nord"

Lorsque monsieur Raoult, dans la lettre du conseil général distribuée dans toutes les boîtes aux lettres du département début octobre 2001, s'adresse aux gens du Nord ; Il les considère tous comme des automobilistes. A aucun moment, il ne s'imagine que certains nordistes ne se déplacent pas en voiture. Voici ce qu'il nous annonce :

" Nous poursuivons un objectif majeur : la sécurité des Nordistes. Il est essentiel qu'ils puissent circuler sur un réseau moderne, sur des routes sûres. Pour cela, nous nous attachons à supprimer progressivement tous les points noirs, tous les lieux " accidentogènes ". Aménagement de carrefours dangereux par des giratoires, réalisation de contournements de communes, installations d'îlots centraux, meilleure signalisation, pour réduire la vitesse en agglomération. " Depuis belle lurette à l'ADAV nous dénonçons ces aménagements :

Les GIRATOIRES

Il nous est bien difficile d'y trouver notre place ; Les pistes ou bandes cyclables s'arrêtent souvent bien en amont et nous nous sentons vulnérables dans des giratoires surdimensionnés, prévus pour une fluidité lors des heures pleines. Les entrées pour les automobilistes sont souvent de deux voies, il n'est pas facile de s'y intégrer. Lorsqu'une piste les contourne, elle est marquée de Stop, jamais prioritaire.

Les CONTOURNEMENTS

Souvent prévus pour les automobilistes, ils rallongent les distances pour les cyclistes. Lorsqu'ils ne leur sont pas interdits, ils sont



rarement aménagés pour les vélos et sont un effet de coupure inévitable. Ils ne tiennent pas compte des déplacements alternatifs à la voiture, sont un réel frein à l'usage du vélo.

Les ILOTS CENTRAUX

Généralement prévus pour ralentir la vitesse des automobiles, ils ne permettent pas de doubler le cycliste en respectant la distance réglementaire et indispensable à une bonne sécurité.

La SIGNALISATION

Celle-ci s'adresse uniquement aux automobilistes ; "A22 ; autres directions" ; et n'a aucun sens pour les cyclistes. Rarement elle renseigne le cycliste sur une direction, un raccourci, un aménagement facilement

accessible

D'autre part, si les crédits totaux dépensés pour la voirie sont passés de 57 millions d'euros en 1998 (375 MF) à 72.6 millions d'euros en 2000 (476MF), rien n'est annoncé concernant la part du budget consacré aux vélos ; or si l'on souhaite 20% de cyclistes, il apparaît normal de leur consacrer 20% du budget : Nous en sommes encore bien loin !

Aucune concertation élu-technicien usagers n'est instaurée lors de l'élaboration des aménagements : suivis de chantiers, réception ... Existe t'il, lors de la mise en œuvre des plans et schémas départementaux, une véritable réflexion tendant à réduire l'usage de la voiture, à améliorer la possibilité de choix de déplacement, en toute sécurité ? Les collèges sont de compétence départementale ; sont-ils accessibles à vélo, équipés de garages à vélos sûrs, fermant à clef ? il en est de même pour les administrations départementales recevant du public... Où en est le P.D.E. (Plan de Déplacements d'Entreprise) au sein du conseil général ?

A la lecture de la lettre du conseil général, la réponse à ces quelques questions n'apparaît pas. De même, nous ne souhaitons pas aligner les kilomètres de pistes et bandes mais souhaitons un travail fin sur l'insertion, la simplicité, l'accessibilité afin de permettre aux cyclistes de pouvoir circuler confortablement, en toute sécurité.

Philippe Delrue

Besoin de vélo

Il y a deux ans, vous avez été alléché par les "plaisirs minuscules" de Philippe Delerm, par le frôlement de la dynamo, par sa distinction entre le vélo et la bicyclette.

Récemment vous avez découvert grâce à Vincent le "petit traité de vélosophie" de Marc Tronchet (aux éditions Plon).

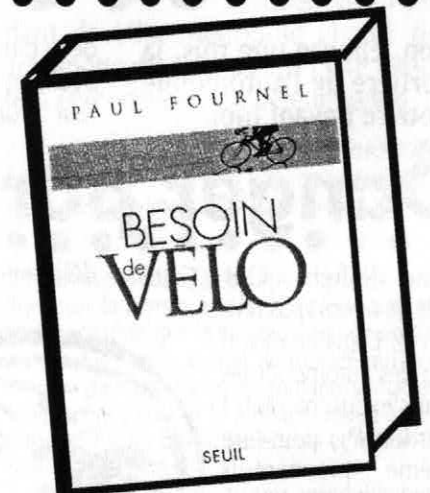
Cette année, vous pouvez vous délecter du "Besoin de Vélo" de Paul Fournel, aux éditions du Seuil.

l i v r e s

Plus que d'un besoin, il s'agit d'une véritable drogue pour Paul Fournel. Tous les vélos, toutes les sensations, toutes les expériences y passent. On se laisse parfois distancer, notamment dans la fascination de l'auteur pour les vélos de course et le Tour de France, mais on est gagné par sa passion pour cet engin extraordinaire ; " Le vélo est un engin génial qui permet à l'homme assis d'aller par la seule force de ses muscles deux fois plus loin et deux fois plus vite que l'homme debout.

Grâce au vélo, il y a un homme plus vite.

Le vélo en soi est une forme de dopage. Ce qui ne simplifie pas les choses. Il est l'outil de la rapidité naturelle, il est le chemin le plus court vers le doublement de soi.



Deux fois plus vite, deux fois moins fatigué, deux fois plus de vent dans la figure.

On peut légitimement avoir envie d'en reprendre. "

JPV

Prévention Opérations de sécurité

Un des obstacles majeurs à la pratique du vélo est le danger. A ce sujet, nous comptons beaucoup sur les pouvoirs publics pour mettre en place une politique d'aménagements cyclables qui permettrait de diminuer les risques. Mais au rythme où se mettent en place ces politiques ... surtout si on le compare à celui de l'accroissement du trafic et de la vitesse des voitures, nous avons plutôt intérêt à compter sur nous-mêmes, d'autant que c'est quand même d'abord notre vie qui est en jeu ! On frémit devant l'inconscience de certains cyclistes que l'on croise la nuit en vêtements sombres, sans éclairage avec peut-être des freins douteux.

Nous avons appris à utiliser l'écarteur de danger commandable à distance, notre " piste cyclable portative " fabriquée artisanalement et amoureusement par Jean DEWAVRIN. Ne souriez pas, il n'est que de voir comment Jean choisit son bois de chêne, comment il le vernit, comment il en calcule la longueur optimale suivant les parcours à effectuer pour mesurer la qualité de l'attention qu'il porte à nos vies. Si vous ne connaissez cet écarteur que de réputation, passez commande auprès de Jean. Le jour, vous ne serez plus frôlé (même si on s'impatientera peut-être derrière vous) et la nuit, vous serez mieux vu.

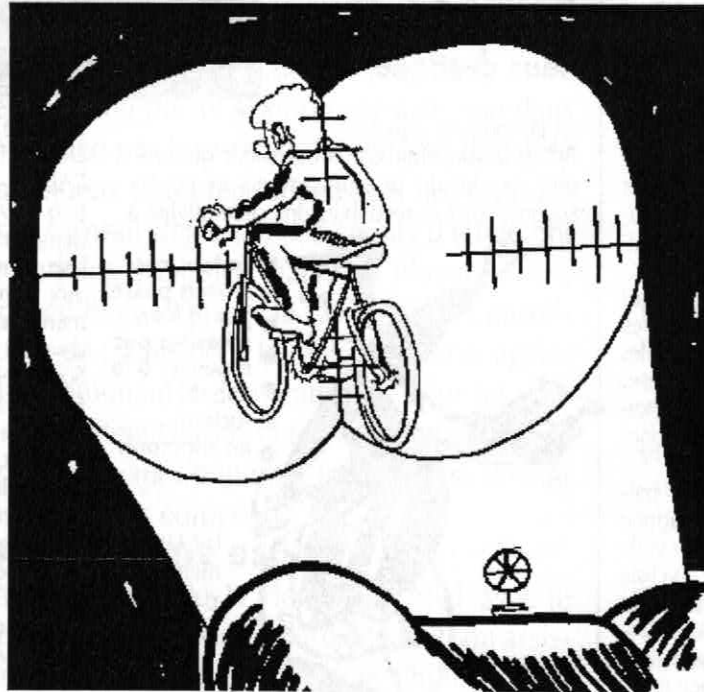
N'hésitez pas à enfilez un baudrier fluo.

C'est vrai que cela vous donnera l'allure d'un ouvrier de chantier, que ce n'est pas vraiment le look recherché par les ados (si vous avez un truc pour les persuader de les endosser, faites-le moi savoir !), mais c'est diablement efficace. Un participant belge à la Dynamobile qui le gardait constamment l'appelait son " gilet de sauvetage ". Ces gilets, je crois, figurent d'ailleurs comme accessoires dans les voitures neuves, Philippe Delrue a proposé à la Fubicy de s'inspirer de cet exemple pour en faire fabriquer aux couleurs des associations locales et de la Fubicy.

Encore mieux, nos amis rollers nous ont fait parvenir un baudrier fluo cousu de multiples diodes clignotantes ! Il est peut-être assez cher (250 Francs), mais il fonctionne remarquablement. Si cela vous intéresse, n'hésitez pas à passer commande et à venir les tester à l'ADAV. Et qui sait ? Peut-être que l'image " roller ", plus valorisante que celle du " ripeur ", conviendra aux jeunes ?

Sur des routes mal éclairées sans lumière !

Il y a bien sûr le problème de l'éclairage. Il faut dire et redire



qu'il est indispensable d'en posséder un en parfait état, surtout en hiver où un élève ne va au collège ou au lycée et n'en sort que de nuit ! J'ai peine à comprendre que des parents responsables puissent envoyer leur progéniture à vélo sur des routes parfois mal éclairées sans lumière. Mais il y a quand même lieu de s'interroger sur la responsabilité des pouvoirs publics. Alors qu'on nous a fait un tas d'histoires pour nous donner le droit d'emporter son vélo dans le tramway au cas où un hypothétique accident surviendrait (tu parles d'une probabilité !), les pouvoirs publics ont autorisé pendant des années la vente de V.T.T dont on voyait bien qu'ils servaient plus en ville que sur les chemins de montagne. L'obligation récente de les équiper d'éclairage a été une vaste imposture : ces vélos sont équipés d'un éclairage à piles qui s'usent en quelques dizaines de minutes et qui tombent forcément en panne au cours d'un trajet nocturne. L'éclairage à diodes est plus éco-

nomique, mais la lumière ne me paraît pas toujours très visible. Même l'éclairage à dynamo n'est pas toujours fiable (mauvaise masse, fil qui se déconnecte, dynamo qui patine par temps de pluie...). Les installations de cet accessoire vital de sécurité sont en outre très fragiles, sauf dans une moindre mesure sur les vélos hollandais équipés qui plus est d'ampoules halogènes - les seules efficaces. Une ampoule arrière d'un volt cinq signale mal et trop tard le cycliste au camion qui arrive derrière lui à 90 kilomètres/heure. Un cycliste devrait pouvoir compter sur son éclairage autant qu'un automobiliste : nous sommes loin du compte !

On peut enfin s'équiper d'un casque :

les chutes sur la tête sont les plus graves. Là encore il y a des progrès à faire : entre les lanières qui coupent le menton, le look profilé de nos heaumes qui est franchement ridicule en ville lorsqu'on circule à 15 kilomètres/heure sur un vélo hollandais, et qui fait ressembler notre tête à un champignon, on a du mal à trouver notre bonheur. On pourrait imaginer des casques discrets, qui se mettraient et s'enlèveraient facilement en enveloppant bien la nuque. Pour l'heure, les équipementiers ont encore des progrès à réaliser... d'autant que les couleurs fluos et l'allure sportive des casques ne persuadent même pas les jeunes de les adopter.

Entre le mauvais équipement des vélos, la négligence des cyclistes, la sous-estimation des dangers, les conditions atmosphériques, l'obscurité, la vitesse et l'imprudence des automobilistes, nous courons des risques importants, commençons par prendre en charge nous-mêmes notre propre sécurité.

Saluons à cet égard l'heureuse initiative de Rémi et Antoine qui, partant du constat qu'avoir un vélo en bon état était essentiel et que le réparer était parfois fastidieux et compliqué, ont invité les ADAViens à consacrer leur après-midi du dimanche 16 décembre à venir remettre en état tous ensemble et chez eux leur vélo de façon à transformer une corvée en un moment rigolo et convivial.

J-P V

Réparons et optimisons Nos Bicyclettes
Tous ensemble, en même temps et au même endroit !

Le Dimanche 16 décembre, De 14 h jusqu'au SOIR
au 28 rue de Chateaudun à Lille-Fives

Association Droit Au Vélo
22 rue Gessner
59000 LILLE

tel: 03 20 86 17 85
E-mail: adav@orange.fr

R E N S E I G N E M E N T
0320 33 84 98

Ne pas jeter ce machin dans la rue... merci

Les cyclistes en " bordure " de la légalité ?! (Ou comment l'ADAV devient entrepreneur en chantier ès Cyclomobile).

La société et l'individu entretiennent des rapports étroits : tantôt harmonieux, tantôt tendus. Mais le pacte social qui les unit doit être le garant de la liberté et de la sécurité commune.

Dès lors, comment ne pas réagir face à une société qui marginalise par ignorance ou qui feint de ne pas entendre les requêtes légitimes des individus lui ayant confié leur destinée ?



C'est le dilemme qu'ont eu à résoudre les militants de l'ADAV le samedi 13 octobre 2001 : pallier l'incapacité de la communauté urbaine à assurer la sécurité de certains citoyens circulant sur ses voies et restaurer la légitimité urbaine que la ville leur dénie.

En effet le mutisme turpide et la passivité des instances compétentes à l'égard des cyclistes rendent ces dernières directement responsables de bien des accidents en métropole lilloise. Mais installons le décor de cette tragédie urbaine qui serait comique si elle ne mettait en danger l'intégrité physique des personnes.

Imaginez une rue du centre ville de Lille, baignant sous la douce lumière d'une matinée d'octobre. Le soleil apparaît sous un léger voile nuageux qui réchauffe le dos, et vous, cycliste courageux et heureux, empruntez la fin du boulevard Carnot afin de vous rendre sur la place du Gal de Gaulle où vous espérez (vainement ?!) trouver un arceau digne d'accueillir votre fier destrier. Sifflotant à bicyclette et pensant à la fille du facteur, vous vous voyez déjà en haut de l'affiche parmi les piétons et...patras !!

Vous voilà sur le sol, meurtri et étonné, votre monture à l'agonie...et l'amour-propre au plus bas. Qu'à cela ne tienne...reprenez-vous ! Examinez la situation et tentez de découvrir l'odieux responsable de votre chute ! Une peau de banane ? Un ennui mécanique et vélocipédique ? Que nenni ! Une bordure...une vulgaire petite bordure, sournoise et silencieuse, traîtresse et dangereuse, dûment estampillée CUDL ! Voilà...ne cherchez plus ! Le coupable

est là, sous vos yeux ! Tel est le sort réservé aux intrépides qui utilisent ce chemin (à leurs risques et périls). Soyons francs et reconnaissons cette qualité à



- En tous cas,
- si vous passez
- par là bas,
- n'hésitez pas
- à penser à la
- fille du
- facteur...
- en sifflotant.

la CUDL :
mettre en
place
une
arme
parfaite
pour se débar-
rasser
des cyclistes
sans coup férir.



derrière l'Opéra en direction de la rue Faidherbe), et une sur-chaussée qui la prolonge à 180 degrés (en direction de la place de l'Opéra vers la place du Gal de Gaulle). Le tout séparé par une petite bordure incurvée...grandement périlleuse. Si votre roue avant (braquée) passe l'obstacle, la roue arrière (fixe sur son axe) glisse le long de la bordure et se dérobe sous vous. Et vous voilà exécutant un nombre de pantomimes dignes de C.Chaplin afin de conserver un équilibre mis subitement à mal ! Vous rétorquerez que j'exagère...allez donc demander aux journalistes de FRANCE3 qui ont immortalisé quelques passages de vélos sur la bordure incriminée ! Allez donc vous renseigner auprès des serveurs du café faisant l'angle boulevard CARNOT et rue de la Clef ! Pas une semaine

sans une chute !

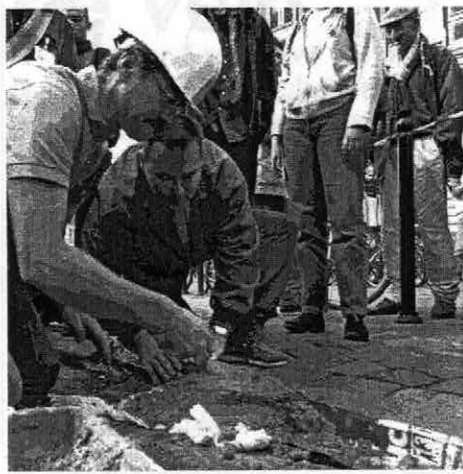
Dès lors, l'ADAV ne pouvait demeurer passive : suppléer aux manquements de la CUDL devenait impératif...

Sous l'œil d'une caméra de France 3 (qui a suivi intégralement notre périple), les adhérents se retrouvent au 23 rue Gosselet, au local ADAV. La journée s'annonce belle et le moral est au plus haut. Pelle et truelle, ciment et mortier, casques de chantier et baudriers...le matériel fourni par les militants et l'association prend place dans la remorque de JP. VERHILLE qui ouvre la voie vers la place du centre ville où le rendez-vous est fixé à 10h30. Après une manifestation de présence devant le bâtiment de la vieille Bourse, les cyclistes s'acheminent vers le point de conflit. Tout se met rapidement en place : les automobilistes sont ralentis, des plots d'avertissement sont disposés sur la chaussée, une signalétique spécifique est installée, les tracts sont en mains...l'endroit est sécurisé afin de permettre à notre maçon-maison de procéder. En quelques minutes et d'une main experte, le mélange est prêt pour créer une bordure d'accès digne de recevoir les roues des bicyclettes et d'éviter les chutes intempestives. Le tout, sous l'œil mi-agacé, mi-compassant des forces de l'ordre qui passaient par-là...en voiture. L'occupation (symbolique) des lieux n'a pas excédé une heure, et pour quelques francs et un peu de bonne volonté, l'ADAV a rempli son rôle de protection des usagers cyclistes de la route. Pour marquer l'importance de l'événement, un petit badge en forme de vélo a été scellé dans la nouvelle bordure.

Un seul souhait en forme de conclusion est à émettre : que cette bordure ADAV perdure et ne soit pas détruite par " les instances (in)compétentes (?) ". Car ce geste prouverait ouvertement leur manque de considération vis-à-vis des cyclistes et leur responsabilité serait engagée en cas de nouveaux accidents causés par la reconfiguration " savamment pensée " des lieux.

En tous cas, si vous passez par-là bas, n'hésitez pas à penser à la fille du facteur...en sifflotant.

...
**mettre en place
une arme parfaite
pour se débarrasser
des cyclistes**
...



INFORMAIRE

VÉLOROUTES RÉGIONALES

Ceux qui ont déjà essayé la Dynamobile ou les véloroutes hollandaises savent à quel point les vacances à vélo constituent une expérience inoubliable.

Le problème est que dans le Nord, aucune infrastructure n'existe et que le transport des vélos (et qui plus est des tandems !) dans les trains pour aller randonner plus loin n'est pas chose facile.

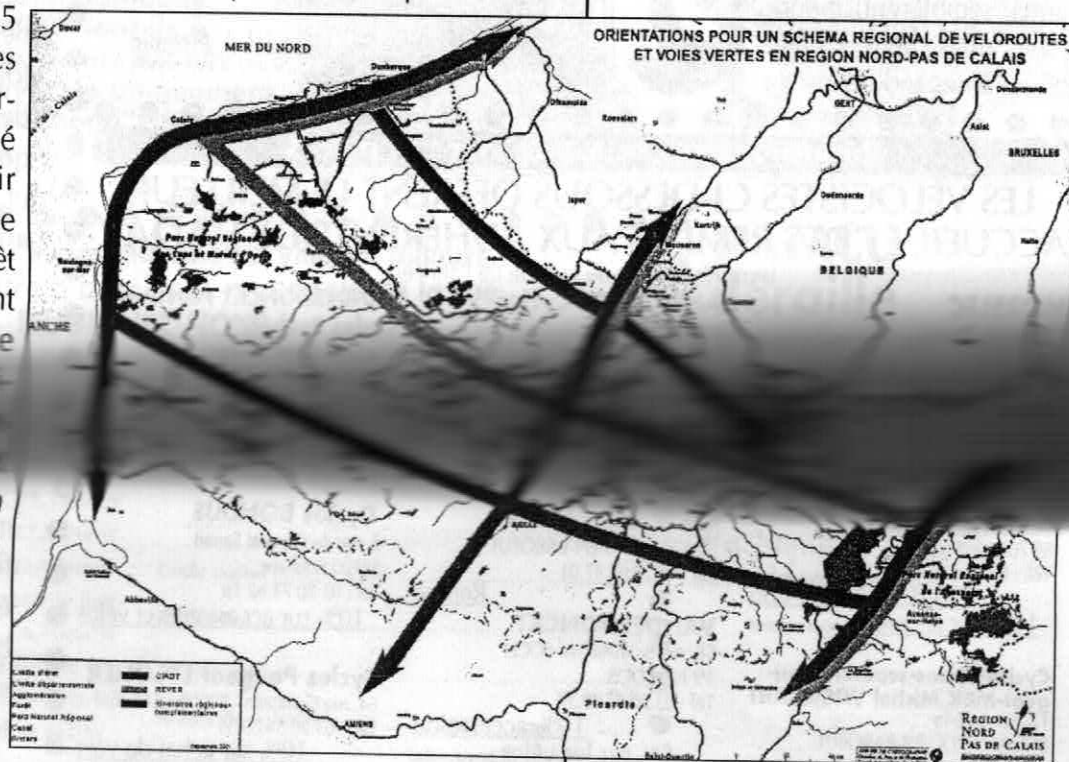
Alors qu'une véloroute est en construction le long de la Loire (elle devrait être achevée d'ici cinq ou six ans), on constate que dans notre région, le dossier n'avance pas beaucoup. Le schéma directeur est pourtant cohérent et ambitieux (il reprend à peu près nos propositions). Il a été adopté par le Conseil Régional, des crédits d'étude ont déjà été débloqués pour certains tronçons; mais rien n'avance. Les compétences croisées (Conseil Régional pour la conception, Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais pour la réalisation hors agglomération, Communes ou Communautés de communes pour les passages en agglomération) ne facilitent pas les choses ! D'autant que la Région a perdu du temps en essayant de monter (en vain) un dossier qui aurait permis d'obtenir des fonds européens.

Nous reprenons espoir

Suite à notre dernière réunion du 12 décembre 2001 avec le Président de la Commission Transport du Conseil Régional et son assistant (respectivement messieurs Dominique Plancke et Phillippe Tostain), nous reprenons espoir.

La réorientation vers un tourisme de proximité, respectueux de l'environnement et les 35 heures qui multiplient les longs week-ends dans certaines branches d'activité suscitent le désir de voir émerger la réalisation de ces véloroutes. Leur intérêt en matière d'aménagement du territoire et d'économie est en outre non négligeable : les cyclistes consacrent à un hébergement de qualité l'argent qu'ils économisent dans le transport.

J.P.V.



Haubourdin, ville piétonne et cyclable

Nous vous avons suggéré dans un dernier Heurovélo de proposer les services de l'ADAV à votre commune pour élaborer une carte de cheminements de loisirs. La ville d'Haubourdin vient de répondre favorablement à cette demande et de confier à nos salariés une mission ambitieuse et intéressante à plus d'un titre.

Il s'agit, à partir des cartes fournies par Lille Métropole, de tester les itinéraires piétonniers et cyclables répertoriés, d'analyser les aménagements à y apporter pour qu'ils soient facilement utilisables, de proposer un jalonnement, de réaliser une carte d'itinéraires piétonniers et cyclables reliant les points intéressants de la ville et de proposer des parcours conseillés pour permettre aux enfants de se rendre à leurs activités de loisir à vélo par des itinéraires tout à fait sûrs.

Nous nous réjouissons de cet infléchissement de la politique des déplacements à Haubourdin. Nous espérons que cet exemple inspirera d'autres collectivités.

B A L A D E

Dynamobile : une fantastique épopée cycliste

Le 20 juillet, une centaine de cyclistes s'étaient réunis à Bruxelles, point de rencontre de la randonnée de Dynamobile pour visiter la belle ville à vélo. Le lendemain, rejoints par d'autres, formant ainsi un groupe de 140 passionnés, ils se lancèrent dans un périple qui allait durer 9 jours, effectuant ainsi une boucle de 600 km dont voici les principales étapes : Bruxelles - Le Quesnoy - Douai - Lille - Gand - Bruxelles. Accueillis chaleureusement dans de nombreuses mairies et autres salles, ils présentèrent le vélo comme un moyen de transport écologique, rapide, sain et passe-partout n'étant pas assez pris en compte par la société qui rend son utilisation limitée et dangereuse.

Après un court sommeil rythmé par les ronflements des cyclistes épuisés, chaque matin, tous réunis autour de grandes tables débordantes de nourriture végétarienne nous déjeunions ensemble et préparions les sandwiches pour le midi. Cela fait, nous préparions nos affaires et les accrochions aux porte-bagages. Nous voilà partis vers le premier lieu de rencontre de la journée, notre vitesse avoisinant les 13 km/h nous étions assez déçus par la lenteur du groupe. Les premiers jours nous semblèrent monotones mais, petit à petit, nous fûmes séduits par la



sympathie qui se dégageait du groupe et par les activités sportives que nous étions libres d'organiser chaque soir : basket, foot, piscine et autres. Après cela nous dégustions le délicieux repas préparé avec amour par les cuisiniers hollandais aidés par quelques volontaires avant de regagner la salle qui abriterait notre sommeil pendant la nuit. Le neuvième jour, lors de notre arrivée à Bruxelles nous pensions à ce 13 octobre, date à laquelle nous retrouverions nos amis cyclistes.

Daniel & Jérémie
(30 ans à eux deux)

Question de point de vue



On a tendance à admettre que l'automobile est une drogue dont un bon nombre de personnes sont incapables de se passer. Partant de ce postulat, on entend des responsables dire qu'il est inutile d'investir dans les transports en commun ou les aménagements cyclables.

Pour les chercheurs Newman et Kenworthy, ce ne sont pas les citadins qui sont dépendants de la voiture, mais les villes : ainsi, en 1980, les habitants des villes des Etats-Unis consommaient 2 fois plus de carburant que ceux des villes australiennes, 4 fois plus que ceux des villes européennes et 6 fois plus que ceux des villes asiatiques.

Ce n'est pas une question culturelle puisque le même phénomène se retrouve à Paris : la comparaison de la pratique automobile entre les Parisiens intramuros et les banlieusards est significative. Bien pire, il existe des espaces de captivité de l'automobile, des endroits où l'on ne peut se déplacer autrement qu'en voiture.

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).

MOBELEC

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

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)

Cycles-cyclos-scooters Peugeot-MBK Michel WICQUART

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)

Cycles FALLET

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

Remise

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 HELLEMES
Tél. : 03.20.56.52.66

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

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)

● L'automobile-club du Nord et le P D U

Voici un extrait de l'éditorial de la revue Nord automobile.

"Le mot du président

En ce début du troisième millénaire, j'ai le plaisir et la lourde charge de m'entretenir avec vous, fidèles abonnés et fidèles soutiens de notre association au service de vos intérêts.

C'est grâce à vous, qui adhérez à notre action, que nous continuons à défendre l'automobile, instrument

irremplaçable de liberté dans votre espace professionnel, familial ou de loisirs. Afin de lutter contre la nouvelle pensée correcte qui tend à éliminer les automobiles de nos villes, nous sommes partie prenantes au sein des instances qui gèrent les instruments technocratiques tels les plans de plans de déplacement urbain (P D U). A titre d'exemple, la municipalité de Lille envisage de créer sur le boulevard J.B.

Lebas un nouvel espace vert. Quid des automobilistes qui travaillent dans le quartier? Pensez - y..."

La stratégie de l'Automobile-club consiste donc à :

Présenter la voiture comme instrument irremplaçable (unique moyen de transport)
 Désinformer le public en faisant croire que le but du P D U est d'exclure la voiture de la ville alors qu'il ne vise qu'à un meilleur partage de la voirie, à un meilleur équilibre entre les différents modes de transport,
 Crier "au loup" quand une municipalité essaie d'apporter un peu de nature en supprimant un espace de stationnement automobile.

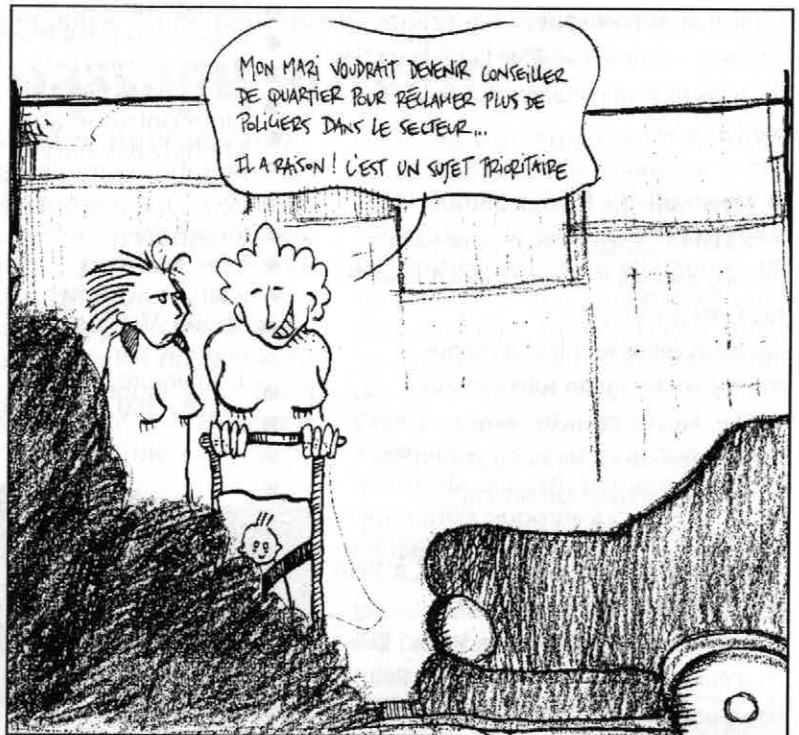
Les cerveaux de monsieur JEANSOU président de l'Automobile-club du Nord et GERONDEAU président de l'Automobile-club (relire l'Heurovélo n°32) sont-ils à l'image des pots d'échappements de leurs voitures : "encrassés et traversés uniquement par du toxique et du nauséabond"? Si cela continue, je finirai par le croire !

● La stratégie de LMCU

En refusant la création d'un aménagement cyclable rue du ballon et en y privilégiant le stationnement automobile, LMCU espère que les cyclistes écrasés dans cette rue seront directement enterrés au cimetière de l'Est tout proche.

Elle présente également ses plus sincères condoléances aux proches et amis des victimes et leur rappelle qu'un stationnement voiture (acquis de haute lutte) les attend rue du ballon.

Les locaux de LMCU étant à proximité immédiate de cette rue, son personnel pourra s'assurer de l'efficacité du dispositif.



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 individuelle13,72euros
- Adhésion chômeur ou étudiant7,62euros
- Adhésion couple ou famille.....29,39euros
- Membre de soutien22,87euros
- Association22,87euros
- Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurO véLO"6,10euros
- Je souhaite participer aux activités de l'ADAV
- Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque deeuros à l'ordre de l'ADAV.
- Je souhaite recevoir un reçu.

Prénom :

Nom :

Adresse :

Code postal : Ville

Profession

Téléphone :

Année de naissance :

E.mail :

● LMCU déraile

● Demander à un technicien urbain de réaliser un réseau cyclable sans budget vélo revient à demander à un conducteur de train d'acheminer un train sans locomotive.

● **Samedi 26 janvier après-midi : "2e chantier cyclomobile":**

manifestation sur le Pont Léon Jouhaux (Lille Lambersart) à 14 heures appelez le 0 320 861 725. Venez nombreux !

● **Samedi 26 janvier après-midi, 16 h**

retour à la MNE, rue Gosselet

Assemblée Générale

présentation du palmarès débat ; rapports moral et financier, orientation, votes, clôture, verre et sandwiches de l'amitié.

● **Samedi 9 février après-midi,**

9h30 > 12h30

Comment défendre le vélo urbain ?"

Formation gratuite et ouverte à tous les adhérents, dans le cadre de l'opération "les dix mots dits" en partenariat avec la MNE, rue Gosselet

● **Mercredi 13 février 2002**

19h>21h45 **"C.A."**: (en principe tous les premiers mercredi de chaque mois.) A la MNE, rue Gosselet, Lille.

Les adhérents y sont les bienvenus.

Si vous voulez qu'un sujet soit mis à

l'ordre du jour, envoyez nous un mail

>adaville@nordnet.fr, un fax> 0 320 861 556

ou appelez-nous>0 320 861 725

● **Samedi 27 avril : " 1er Broc' à Vélo de printemps et en plein air "**

En partenariat avec "Lille aux Vélos" (projet d'étudiants de l'IUP Infocom de Roubaix), un appel est lancé aux volontaires qui voudront bien aider à préparer cet événement ou à être présent le jour J.

Journal détailleur
l'heurO vélo

L'heurOvéLO, journal détailleur, 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

conception ADAV

Permanences :

mercredi de 16 à 18 h

Le numéro : 10^F

(1,56 eurOs), gratuit pour les adhérents.

Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication et rédacteur en chef :

Jean-Pierre Verhille

Ont contribué à ce numéro :

Michel, JF Charvet,

Philippe Delrue,

Jean Dewavrin, Eric

Dussoliers,

Yves Maerten,

Maryann Molmy,

Xavier Verdun,

Imprimé par

Technirepro.

Tirage : 500 exemplaires



Les articles pour le prochain HeurOvéLO doivent nous parvenir avant le mercredi 13 mars 2002

Bienvenue aux nouveaux correspondants locaux

Après la remarquable formation organisée en octobre dernier, nous avons accueilli plusieurs nouveaux correspondants locaux :



Alain LEGRAND pour le Valenciennois (il a déjà obtenu la création d'une piste cyclable pour compenser la création d'une terre-plein central en dur sur une route départementale. Pour ce faire, il avait fait des allers et retours à vélo sur ce tronçon pendant toute une journée, obligeant ainsi les autobus qui empruntaient ce parcours à le suivre à 15 kilomètres/heure. Les chauffeurs avaient protesté contre l'aménagement et une piste cyclable a été créée!!).



Monsieur DA SILVA pour Ville-neuve d'Ascq (il remplace Ronald Charbaut qui en tant qu'élu, ne peut représenter notre association auprès de la municipalité).



Monsieur BONENFANT pour Armentières et les environs



Daniel COUQUE pour Capinghem (possesseur d'un vélo couché caréné par lui-même il nous a rendu compte de la Dynamo-bile dans le précédent Heurovélo).

On en profite pour vous rappeler le nom des autres correspondants locaux. N'hésitez pas à les contacter si besoin est. Vous remarquerez aussi qu'un vide désespérant apparaît pour la ville de LILLE.

- Tourcoing : David COQUART
- La Madeleine : Françoise COLIN
- Lezennes : Philippe CAQUANT
- Lomme Lambersart : Philippe DELRUE
- Roubaix : Raymond BODART
- Mons : Jean DEWAVRIN
- Loos-Haubourdin les Weppes : Jean-Pierre VERHILLE
- Versant Nord Est : Dominique PRUVOST

Par le biais du Conseil Régional, la SNCF vient de nous informer qu'il est désormais possible d'emmener son vélo dans quelques T.G.V au départ de Lille. Ces T.G.V ont été sélectionnés car, selon la SNCF, ils sont les seuls à avoir un temps de stationnement suffisant en gare d'origine et un matériel compatible.

TRAIN + VELO

Ce service devrait être étendu à des Trains Rapides Nationaux entre Paris et Boulogne, Paris et Maubeuge au train Paris-Roubaix-Rivier, Paris-Lille. Le coût de ce service est de 10 Euros. Une réservation préalable doit être effectuée. Il n'est pas encore possible d'effectuer l'aller-retour sur la même journée... mais cette mesure constitue une avancée significative !

N.B. : Attention, il semblerait que tous les ordinateurs de la SNCF n'aient pas encore intégré ces données.

TGV acceptant les vélos en bagage accompagné sur le réseau Nord Nord > Sud

TGV N° 7000 Lille Flandres - Paris Nord
Départ 6 h 00 - Arrivée 7 h 02
TGV N° 5206/7 Lille-Marne la vallée-

TGV N° 7100 Arras - Paris
Départ 6 h 24 - Arrivée 7 h 14

Sud > Nord
TGV N° 7001 Paris Nord - Lille Flandres
Départ 6 h 28 - Arrivée 7 h 30

Dernière minute: il ne s'agit pour l'instant que d'un projet.