

"Au Nord, rien de nouveau!"

Après le vote du Plan de Déplacements urbains en juin 2000, on aurait pu s'attendre à entrer dans une phase de réalisation.

Malheureusement, l'année 2001 a été calamiteuse pour le vélo dans le Nord.

Seule Villeneuve d'Ascq poursuit son petit bonhomme de chemin (cyclable) et occupe pour la deuxième fois en trois ans la première place au palmarès. Elle reçoit toutes nos félicitations. Roubaix après une première place méritoire l'année dernière a marqué le pas suite aux élections municipales. Sous prétexte de la mise en place d'un Agenda 21 (non effective à ce jour), la commission extra-municipale vélo qui réunissait régulièrement l'ADAV, la municipalité et LMCU n'a pas repris depuis les élections municipales. Il en résulte un arrêt (provisoire ?) de la prometteuse politique cyclable menée depuis quelques années par la ville.

Lille continue à ignorer le vélo. S'agit-il d'un simple retard dû à une période de réflexion sur une politique globale de réduction de la voiture ou doit-on craindre que les changements politiques n'aient rien changé ? 2002 devrait nous apporter la réponse.

Le Conseil Général de Pas-de-Calais a progressé de façon impressionnante.

Mais on peut quand même regretter qu'il ne propose que des boucles cyclables, réduisant le vélo à n'être qu'un instrument de loisir sur des durées bien ciblées alors qu'il peut aussi être un fabuleux instrument de déplacement au quotidien. Cela dit, c'est avec plaisir que nous l'accueillons tout en haut de notre palmarès.

La Communauté Urbaine de Lille a eu en 2001 cette même approche du vélo : il est significatif que 3 fois plus de kilomètres ont été réalisés pour la promenade que pour les déplacements quotidiens. Nous tenons aussi à signaler la valeur toute relative de la note globale attribuée à cette institution. En effet, certaines unités territoriales travaillent remarquablement bien alors que d'autres n'agissent pas. On peut déplorer aussi que les communes (qui ont délégué leur compétence à Lille Métropole) s'en remettent totalement à cette instance alors qu'elles pourraient exiger que le vélo soit pris en compte. Le peu de réponses reçues est éloquent (les seules petites villes à avoir pris la peine de nous répondre sont Comines, Lambertsart, La Madeleine et Mons en Baroeul).

La D.D.E qui dépend de l'Etat et s'occupe des voiries nationales a fait régresser les conditions de circulation des cyclistes, notamment en créant des coupures d'itinéraires pour les cyclistes à l'occasion de la mise à deux fois deux voies de la RN 41 (Englos-La Bassée). Ces coupures obligent les cyclistes à des détours et à l'utilisation

d'échangeurs quasiment autoroutiers et donc dangereux.

Nous avons quand même eu quelques motifs de satisfaction : la création de parkings à vélos et l'expérimentation du transport des vélos dans le tramway.

• La création de parkings à vélos couverts au C.H.R (15/20) est une mesure tout à fait satisfaisante. Ces parkings sont malheureusement sous utilisés car ils ont été installés trop loin des entrées d'hôpitaux et sont équipés de pince-roues.

• L'expérimentation du transport des vélos dans le tramway par Transpole (13/20) qui devrait être pérennisée est encourageante. En mars 2002, LMCU a voté une ligne budgétaire destinée à rénover les rames de tramway de façon à ce qu'elles puissent accueillir les vélos. LMCU vient en outre de voter une charte avec l'Etat destinée à accélérer la mise en place du P.D.U.

• Tourcoing sort enfin de son immobilisme. La constitution d'un Groupe Travail Vélo suite aux élections municipales et la volonté affichée du nouvel adjoint à la circulation

nous laissent penser à des avancées significatives pour l'année 2002.

Jean-Pierre VERHILLE

C'était un résistant !

Ils étaient six à veiller sur nos bicyclettes pendant notre absence.

Ils étaient six à se dresser fièrement de chaque côté de la place de la Nouvelle Aventure à Lille.

Ils étaient six représentants d'une espèce menacée. Trois d'entre eux n'ont pas résisté aux multiples rénovations de l'esplanade face aux halles.

Les trois autres se sont engagés dans une résistance tenace dans le seul but de rendre service aux cyclistes !

Deux d'entre eux n'ont pas résisté aux coups de butoir de l'homo-automobilus.

Le dernier, soutenu par ses amis les pavés, vient de succomber, arraché, il git à côté de deux blessures béantes.

Adossé à une autre grande résistante (la halle), agonisant, il ne peut que constater amèrement que sous les pavés, il n'y a pas de plage.

Mesdames, Messieurs, le dernier arceau-parking à vélo de la place de La Nouvelle Aventure vient de disparaître !

Ni fleurs, ni couronnes, adressez vos dons à l'ADAV.

Christophe Herlin

Abonnez vous à Vélocité, la revue du cycliste urbain

• Editée par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (notre fédération nationale), elle est bimensuelle et s'adresse à tous les cyclistes quotidiens, mais aussi aux associations et aux élus et techniciens en charge des politiques et aménagements cyclables. C'est la seule revue de ce type en France.

• Pour vous abonner : (5 numéros + 1 supplément = 12,5 Euros)

• Retournez-nous ce coupon d'abonnement à l'adresse suivante :

• La FUBicy, 7, rue Sédillot • 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)



La grande boucle

Beaucoup de personnes n'osent pas se déplacer à vélo parce qu'elles ne se sentent pas en sécurité.

Ils ne se sentent pas en sécurité parce qu'il n'y a pas d'aménagements cyclables ou sécurisants (zone 30, etc.)

Il n'y a pas d'aménagements cyclables ou sécurisants parce qu'une grande majorité d'élus et de techniciens ne juge pas utile d'en réaliser.

Cette majorité (d'élus et de techniciens) ne juge pas utile d'en réaliser parce que peu de personnes osent se déplacer à vélo.

Peu de personnes osent se déplacer à vélo parce que beaucoup n'osent pas se déplacer à vélo. Alors osons.

Jean Dewavrin



• Suite à un contact lors d'une réunion PDU, l'Automobile-club nous a envoyé des documents dans le but de nous convaincre de l'inutilité du P.D.U.

Premier document fourni : Des extraits d'un rapport parlementaire fait par la députée Annette Peulvast-Bergeal. Il commence par la page 34 puis comporte les pages 38 à 42, 142 à 147

La page 34 stipule que plusieurs polluants sont en régression sensible. Elle aborde en fin de page les particules. Malheureusement la page 35 ne nous a pas été fournie....Pour pallier

L'analyse de l'Automobile-club sur le P.D.U

à ce manque d'informations, je joins un extrait de "L'état de l'air dans la métropole lilloise" (l'Heurovélo n° 35 p 9) "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, nous manquons d'éléments de mesures et d'analyses."

Par ailleurs, la page 42 du rapport indique que la place des particules fines tend à croître au détriment des poussières les plus grosses.

La page 142 commence par la phrase "Malheureusement ces efforts ont souvent été accomplis au détriment d'autres actions publiques et aujourd'hui

les autorités européennes par exemple reconnaissent s'être trop focalisées sur le problème posé par l'automobile et avoir négligé d'autres sources de pollutions..." Aujourd'hui, pour rattraper ces retards, l'effort doit porter sur certains modes de transport (transport aérien, transport ferroviaire, deux roues), sur l'amélioration de l'air intérieur et sur la limitation des émissions de certaines sources fixes (unités d'incinération et de traitement des ordures ménagères).

Il me paraît utile de vous communiquer l'article ci-dessous paru dans Que choisir n° 305 de mai 1994.

Jean Dewavrin

8 0 0 0 0 0 0 0 0 F

Priorité aux transports en commun

Près de 800 milliards de francs. C'est la somme astronomique qu'engloutissent chaque année l'Etat, les collectivités locales... mais surtout les particuliers dans les transports. Les trois quarts de cette somme sont dévolus à la seule voiture particulière. Ces chiffres figurent dans une récente étude qui a le mérite de calculer les coûts de transports de manière globale.

En ce qui concerne le "coût social externe" c'est-à-dire les nuisances (bruits, pollution, accidents et congestion) que chaque mode de locomotion fait subir à la collectivité, les chiffres s'élèvent à 113 milliards de francs pour les voitures particulières contre 4, 4 milliards pour les transports en commun. C'est la première fois que ce coût est chiffré de manière aussi précise. Reste à espérer qu'il convaincra les décideurs en matière de transport.

Suit un rapport fait par L'Automobile-club dont

les conclusions sont :

" Une analyse objective, pour des politiques adaptées

• Méconnaître la réalité conduit à des politiques coûteuses et inutiles :

-P.D.U déséquilibré

-fausses bonnes solutions

-investissements à perte

• Les réponses aux enjeux sanitaires et environnementaux existent

• La pédagogie, clé de la maturation de l'opinion"

Ce rapport montre en se basant sur l'évolution de certains polluants (pas la totalité) que la pollution diminue. Il néglige l'effet de serre et ses probables conséquences. Ci-après un article paru dans "Le Monde" du 01/02/2002.

"Climatologie : les précipitations vont fortement s'intensifier.

Selon de nombreux spécialistes, l'augmentation des gaz à effet de serre (méthane et gaz carbonique) dans l'atmosphère terrestre devrait se traduire au XXIème siècle par un réchauffe-

ment global moyen du climat. L'analyse de 19 modèles climatiques a permis à deux scientifiques européens (Nature du 31 janvier) d'avancer que le nord et le centre de l'Europe connaîtraient au XXIème siècle des hivers cinq fois plus humides. Pour l'Asie des moussons, les étés seraient cinq fois plus pluvieux. Dans un autre article, ces phénomènes se sont déjà manifestés au XXème siècle et ont donné lieu, selon deux chercheurs américains, à d'importantes inondations dans les grands bassins fluviaux.

Autre information extraite d'un dépliant (édition 1998) publié par la ville d'ARRAS "La rue, l'espace partagé : L'environnement". Savez-vous qu'une voiture émet chaque année plus de trois fois son poids en gaz polluants dont 90% en ville.

Le slogan de L'Automobile-club ne sera peut-être pas "Roule en voiture ou j't'écrase"(Heurovélo N° 32 p 6) mais " Plus je pollue l'environnement, plus mes enfants seront heureux"

Jean Dewavrin

la réponse des partis politiques

Nous avons écrit aux groupes politiques de Lille Métropole et du Conseil Général pour exposer notre idée selon laquelle il faudrait un vrai budget-vélo pour promouvoir ce mode de déplacement.

Nous remercions les Verts et le P.S de LMCU et l'UPN du Conseil Général de nous avoir répondu.

Voici les extraits de réponse les plus significatifs.

Les Verts (LMCU) :

Le 25 janvier 2002

" Dans les documents budgétaires de Voirie-Infrastructures-circulation 2002, la ligne Marche à pied et vélo existe dans un chapitre consacré au PDU et cadre de vie lui-même abondé à hauteur de près de 3 millions d'euros. Mais le montant inscrit sur cette ligne est très loin des 15 millions d'euros que vous souhaitez. Il n'est que de 27 440 euros, soit pour reprendre votre ratio, environ **2,5 centimes d'euro par habitant**. Le chiffre fait incontestablement sourire... ou pleurer, même si votre demande paraît à l'inverse totalement hors de proportion avec le budget voirie global (...)

Notons pour nous rassurer que dans la circulaire N°2001-51 du 10 juillet 2001, les crédits de mise en œuvre du PDU peuvent être abondés par l'Etat, à des hauteurs qui varient selon la nature des réalisations. On pourrait donc frôler les 4 centimes par habitant (à partager avec les piétons)... ça donne le vertige !

Plus sérieusement, en marge du budget communautaire, le Syndicat mixte des transports en commun a inscrit à son budget 2002 une ligne de **145 000 Euros pour le réaménagement des rames de tramway afin d'y accueillir les vélos** dans de bonnes conditions. C'est là une réelle avancée pour les cyclistes. LMCU a également, dans le cadre de son PDU des employés, outre la mesure phare concernant la prise en charge à hauteur de 50% des abonnements de transports en commun, un volet en cours de réalisation pour améliorer l'accueil des employés cyclistes (parking vélos sécurisé, vestiaires...).

C'est donc, pour être crédible, à l'ensemble des crédits voirie qu'il faut s'intéresser et veiller, idéalement, à ce que pas un centime de ces crédits ne soit utilisé a contrario des objectifs du PDU. En ce sens, même si la voirie est aujourd'hui une compétence communautaire, le rôle des élus municipaux et

des associations, la qualité de concertation dans l'élaboration des projets, au plus près du terrain sont essentiels. Ce qui suppose formation et information des différents acteurs.

L'année 2002 est une année de transition. La notion d'enveloppe par commune est abandonnée, l'objectif étant de financer des projets répondant à des critères prédéfinis. La troisième

...
le budget consacré au vélo et à la marche dans le PDU n'est que de 2,5 centimes par habitant
...

commission, présidée par Monsieur JANSSENS, devant émettre un avis sur ces projets avant que l'assemblée ne délibère sur les attributions de crédits. Nous serons donc vigilants lors de cet examen sur le caractère " **PDU compatible** " à défaut d'être " PDU exemplaire " de tous les projets. Comme il est difficile de suivre les actions engagées sur les 86 communes, votre contribution pourra nous être uti-

le.

C'est donc, pour conclure provisoirement notre échange, une collaboration fructueuse et respectueuse que nous vous proposons, plutôt que les 2,5 centimes par habitant qui, à ce jour, doivent déjà être dépensés au travers de quelques simples travaux de marquage ! "

Pour le groupe des élus Verts ; Marc SANTRE, conseiller communautaire.

Membre des 3 et 4^e commissions.

Groupe Socialiste et Apparenté (LMCU) :

4 mars 2002

Le Plan de Déplacements Urbains entre désormais dans une phase davantage opérationnelle de sa mise en œuvre. Les actions en faveur du vélo vont se multiplier et un certain nombre d'entre elles ont d'ores et déjà été actées ou sont en passe de l'être. Ainsi par exemple de : la possibilité ouverte aux vélos d'emprunter les couloirs de bus

particulièrement sur les axes de bus à haut niveau de service actuellement en projet ; la création d'abris vélos à proximité des principales stations de métro et des principaux pôles d'échanges multimodaux pour assurer la complémentarité entre les modes de transports ; enfin la pérennisation de l'expérimentation d'accès des vélos dans le tramway.

Dans la droite ligne de ces orientations, la CUDL vient de signer avec le ministère des transports une charte visant à développer le vélo en ville. Cette initiative, appuyée par le Club des Villes Cyclables, garantit à la Communauté Urbaine une participation de l'Etat à hauteur de 35% au financement des actions menées pour

favoriser l'usage du vélo. Tant et si bien d'ailleurs que l'objectif que nous nous sommes assignés de réaliser **400 km de nouveaux itinéraires cyclables avant 2006** apparaît aujourd'hui tenable. (...)

Aujourd'hui,

la volonté de la Communauté Urbaine de développer l'ensemble des modes de déplacement alternatif à la voiture individuelle n'est plus à remettre en cause. Le groupe socialiste et apparentés de la Communauté Urbaine se reconnaît pleinement dans ces objectifs car il avait sien celui d'améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants de la Métropole. (...)

C'est ce à quoi s'est efforcée de

...
l'intégration systématique de cet élément de réflexion dans l'ensemble des dossiers de voirie
...



répondre la Communauté Urbaine en adoptant hier son Plan de Déplacements Urbains. C'est ce à quoi les membres du groupe socialiste et apparentés veillent aujourd'hui à chaque examen d'un dossier en lien avec la voirie et les déplacements urbains.

Ceci nous amène d'ailleurs à penser que c'est moins par l'abondement d'un budget spécifique pour le vélo que par **l'intégration systématique de cet élément de réflexion dans l'ensemble des dossiers de voirie** que nous parviendrons à faire se développer la pratique du vélo dans la Métropole.

Vous le savez : les habitudes de transport sont parmi les plus ancrées dans le subconscient des individus. Pour les modifier, les moyens financiers ne sont pas les seuls nécessaires. Loin s'en faut ! En favorisant le débat dans la société autour de ces questions, votre association participe pleinement de cette dynamique qui vise à faire se réapproprier par les citoyens l'espace public. Une dynamique dont nous nous efforçons qu'elle se matérialise concrètement par des projets qui voient, ici le développement des transports collectifs, là-bas celui des modes alternatifs - marche et vélo. "

Bernard ROMAN

Président du Groupe Socialiste et Apparenté de Lille Métropole Communauté Urbaine

Groupe "Union Pour le Nord" au CG 59

4 mars 2002

Votre constat quant au volume de crédits affectés à la construction, à l'amélioration et à l'entretien des pistes ou bandes cyclables va dans le sens de celui qu'a fait le Groupe "Union Pour le Nord". Je vous ai d'ailleurs joint, pour information, l'intervention que nous avons faite lors du vote du budget Infrastructures en 2001 consacrée aux pistes cyclables et les retards pris dans les aménagements inscrits pour certains dans le Plan Cyclable de 1995 !

Quelques chiffres : en 1997 et 1998, le budget consacré à la construction de pistes cyclables était de 18 MF. Il est passé à 14,5 MF en 1999 et 2000, et à 13,5 MF en 2001. Plus graves encore, **les taux de réalisation qui apparaissent dans le compte administratif sont faibles** : en 1999, sur une inscription totale de 18 MF de crédits pour la construction de pistes cyclables, 6,35 MF ont été dépensés, soit 35,1%. Et en 2000, sur 23,65 MF budgétés, seuls

2,32 MF ont été utilisés, soit 9,8%.

Il faut certes relativiser quelque peu ces chiffres du fait que certaines opérations du Plan Routier Départemental comportent des aménagements cyclables qui sont inclus dans des opérations routières globales. Dans ce cas ces aménagements ne sont pas comptabilisés dans la ligne budgétaire propre aux constructions cyclables.

Il est néanmoins une réalité que **l'exécutif départemental n'a pas fait de l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes l'une de ses priorités**. Car si le schéma Cyclable départemental 2001-2014 et le Plan Cyclable 2001-2004 ont bel et bien été adoptés - faisant au passage un très bon état des lieux et des besoins- les réalisations ne sont pas au rendez-vous contrairement aux effets d'annonce.

Quant au problème d'entretien des itinéraires cyclables que vous évoquez, il me paraît tout à fait essentiel et insuffisamment pris en considération jusqu'à présent.

Enfin, en ce qui concerne la position du Groupe UPN sur le niveau budgétaire consacré aux constructions et à l'entretien du réseau cyclable, nous demandons :

- que soit respecté le niveau d'investissement annuel moyen qui avait été indiqué lors de l'adoption du Schéma Cyclable 2001-2014 et du plan cyclable 2001-2004, à savoir 42 MF.
- **Que soit prévue une ligne budgétaire distincte** (ce qui n'est pas le cas actuellement) réservée à l'entretien des pistes et bandes cyclables existantes, de manière à remédier au problème de leur non-utilisation.

...
- que certaines opérations urgentes au regard de la sécurité (comme la construction des passerelles sur la RN 41) puissent être prioritaires et considérées en termes budgétaires comme **des opérations venant s'ajouter au budget moyen annuel.** "

Jean-René LECERF

Conseiller Général du canton de Marqu'en Barœul, Sénateur du Nord

Groupe Socialiste au CG 59

Il ne nous a pas répondu par écrit, mais la présence de Monsieur Paul RAOULT à notre assemblée générale lui a donné l'occasion de se prononcer sur ce sujet.

Non sans assumer la part de responsabilité des politiques dans cet état de fait, le Vice-Président du Conseil Général a déploré que l'ensemble des crédits affectés aux aménagements cyclables n'ait pas été dépensé, s'en prenant ironiquement aux ingénieurs et techniciens " qui veulent marquer de leur empreinte le territoire du Nord par de grandes réalisations et considèrent comme peu valorisant le fait d'œuvrer pour le vélo ". Il nous a donc fort logiquement conseillé de nous adresser directement à lui et non aux services techniques pour favoriser la résolution de problèmes de circulation à vélo sur les routes départementales.

J'ai pu le vérifier récemment : alors que la piste cyclable que j'emprunte quotidiennement n'avait jamais été entretenue et était devenue impraticable du fait de la circulation d'engins agricoles, il a suffi d'un courrier à Monsieur RAOULT et d'une quinzaine de jours pour que le problème soit résolu.

Cette inertie des techniciens en matière d'aménagements cyclables nous a donné l'idée, lors de l'Assemblée Générale, d'essayer de faire agréer l'ADAV comme organisme de formation, pour aider à intégrer la problématique "vélo".

Interrogé sur la raison pour laquelle le contournement sud de Wambrechies (de compétence départementale), récemment inauguré, ne comportait pas de piste cyclable, Monsieur RAOULT nous a dit que **la piste cyclable était initialement prévue et qu'elle a été ôtée du projet à la demande du Maire, Monsieur JANSSENS**, qui souhaitait faire passer les cyclistes par le centre-ville (leur occasionnant au passage un sacré détour s'ils veulent se rendre de Marquette à Bondues).

Quand on rapproche ce constat du fait que selon Monsieur Roman, ce n'est pas par un budget mais par la prise en compte du vélo " dans l'ensemble des dossiers de voirie ", que l'on réalisera des aménagements cyclables, et quand on sait que Monsieur JANSSENS n'est autre que le Vice-Président " Voirie-Signalisation " de Lille Métropole Communauté Urbaine qui doit examiner le côté "PDU" compatible des aménagements à réaliser, on peut légitimement être inquiet.

D'ailleurs, le PDU, voté en juin 2000 a bientôt deux ans, et seuls 8 km de pistes cyclables ont été créés par LMCU en 2001 (hors parc de la Deûle)... sur les 400 qui restent à réaliser avant 2006 !

Jean-Pierre VERHILLE

les prochains aménagements cyclables

A l'occasion du Groupe Travail Vélo du jeudi 28 février organisé par la ville de Lille, l'ADAV a rencontré Marc SANTRE, adjoint au maire chargé des déplacements et transports et des représentants des services techniques de la ville et de la LMCU.



À l'ordre du jour de cette réunion : l'implantation de parking vélos (voir brève ci-dessus dessous), les aménagements cyclables aux entrées de Lille et les contresens cyclables.

En préambule, Marc SANTRE a réaffirmé sa volonté pour le vélo à Lille : son objectif n'a rien de révolutionnaire : il veut juste (!) mettre en place le schéma directeur vélo prévu et voté dans le PDU. Il a également exprimé son souhait pour qu'il y ait désormais une véritable continuité entre les aménagements cyclables, notamment pour que ceux-ci ne s'interrompent plus dans les carrefours. Les techniciens ont effectivement tendance à supprimer la bande cyclable à l'approche de l'intersection pour créer des voies de tourne-à-gauche ou tourne-à-droite afin d'assurer une bonne "fluidité du trafic". Le problème, outre l'interruption de l'aménagement cyclable, c'est que, en dehors des "heures de pointe" (en fait quelques instants par jour) ce type de carrefour génère des comportements dangereux chez les automobilistes : dépassement, accélération, trottoir "pris à la corde"... À noter qu'à Roubaix, les bandes cyclables ne s'interrompent plus que très rarement dans les carrefours.

Le traitement des entrées de ville
Réaménagement des Ponts Léon Jouhaux et Léo Lagrange (liaison Lille-Lambersart) : c'était l'objet de la dernière manifest'action (ou cyclochantier) de l'ADAV. Des bandes cyclables seront créées (officiellement !) sur ces ponts. Elles ne s'interrompent pas à l'intersection avec l'avenue Max Dormoy.

Lors du Groupe Travail Vélo du 28 février, les représentants de l'ADAV ont remis à la ville de Lille et à la LMCU une liste de propositions de 66 nouveaux lieux à équiper d'arceaux vélos. Cette liste a été constituée en quelques jours grâce aux observations des adhérent(e)s internautes de l'A.D.A.V. appelés par mail à la rescousse
(liste ensuite complétée et corrigée par les permanents).



La bande cyclable dans le sens Lille-Lambersart sera protégée dans le virage par des boudins caoutchoutés. Dans le sens Lambersart-Lille, la bande continuera jusqu'à l'entrée de la rue Colbert et un tronçon de bande cyclable sera réalisé sur la bifurcation menant vers la rue Solferino. Vu la configuration "très routière" de la voirie il semble difficile de réaliser un aménagement cyclable continu à cet endroit, mais la ville ne veut pas financer pour l'instant la réalisation d'un nouveau carrefour plus "urbain".

Cet aménagement fait partie des 5 entrées de ville que l'adjoint aux déplacements veut sécuriser pour les cyclistes pendant son mandat, soit une entrée de ville par an : **La porte des Postes** sera traitée en 2003 (à l'occasion de "Lille 2004").

Le secteur Oscar Lambret-Faubourg de Béthune (en 2003-2004)

Le Pont de Fives (en 2003-2004 en même temps que la réfection de la Douane de Fives).

Le Pont de Tournai en 2005.

Le principe affiché par l'élu pour tous ces réaménagements : réduire la place de la voiture au profit des transports en commun, des cyclistes et des piétons. (A suivre...)

Contresens cyclables de Lille

Le contresens cyclable de la rue Solferino (tronçon Inkerman-Gambetta) doit être réalisé cette année. Ce contresens cyclable est très attendu de nombreux cyclistes et a déjà d'ailleurs fait l'objet de deux manifest'actions.

L'A.D.A.V. a réclamé la réalisation de nouveaux contresens cyclables techniquement faciles à réaliser par la ville : **la rue Jeanne d'Arc** (C'est une demande ancienne de l'A.D.A.V. et la LMCU avait déjà présenté un plan d'aménagement jugé correct à l'époque à un précédent GTV.), **la rue Mas-séna** (Egalement déjà demandé par l'A.D.A.V.. La LMCU avait déjà réfléchi à cet aménagement.) **la rue du Port, la rue Angelier, la rue du Magasin** (Dans son prolongement, le dernier tronçon de la rue **Saint-Sébastien** doit être aménagé en zone 30 et remis à double sens), **la rue Delesalle** (Cet aménagement facilitera l'accès des cyclistes à la bibliothèque centrale.) et **la rue de Valmy**.

La rue Molière devrait également être pourvue d'un contresens afin de nous éviter le pénible passage par la Porte de Paris.

Pour deux demandes de l'A.D.A.V., **la rue des Montagnards et la rue Jean Jaurès**, c'est plutôt la remise à double sens de ces voies qui sera privilégiée par la ville.

Par ailleurs, la ville de Lille a signalé que la rénovation de la **rue du Pont Neuf** (tronçon avenue du Peuple Belge - rue Gandhi) s'accompagnerait de la création d'un aménagement cyclable (prévu dans le schéma directeur vélo du PDU) qui permettra aux cyclistes d'emprunter cette rue dans les deux sens.

Julien Dubois

stationnements

Globalement cette liste ne semble pas poser de problème technique insurmontable. La plupart des arceaux seront implantés sur des places de stationnement auto, ce qui est conforme à l'esprit du PDU. Seule l'implantation d'arceaux sur la Grand Place serait, d'après la ville de Lille, gênante à cause du manque de place lors des diverses manifestations organisées sur cet espace public. L'A.D.A.V. a proposé que ces arceaux soient placés à proximité des accès pié-

tons au parking (auto) souterrain. Si on a trouvé la place pour faire deux accès piétons au parking souterrain, on doit bien être capable de trouver la place pour quelques arceaux, non ? Les cyclistes utilisent actuellement les barrières qui délimitent ces accès pour accrocher leur vélo mais leur forme ne facilite pas l'utilisation d'un antivol U.

Liste de propositions de lieux d'implantation de parking vélos de l'ADAV disponible au local.

Julien Dubois

Comment va le monde ?

Les 11 000 habitants de l'archipel de Tuvalu se sont résignés à abandonner leur pays. La remontée des eaux rend problématique la survie dans ce territoire qui culmine à 4,5 mètres au-dessus du niveau de l'océan. L'Australie a refusé l'asile écologique à ces habitants des îles du Pacifique. Ils devraient trouver refuge en Nouvelle-Zélande.

On constate dans le même temps que la calotte glaciaire fond plus vite que prévu.

On admet que les engagements de l'occident pris à Kyoto pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ne pourront être tenus.

Pendant ce temps....., alors que le vélo est un moyen de nature à contribuer à la lutte contre le réchauffement de la planète, la Préfecture du Nord ne nous a toujours pas donné notre agrément comme association de protection de l'Environnement.

Le Tribunal administratif de Lille a jugé nos recours et même s'il nous a donné gain de cause pour deux d'entre eux, il a

décidé que " contrairement à ce que soutient l'association requérante, les dispositions de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 ne sauraient être regardées comme imposant une obligation de réaliser des aménagements cyclables dans le cadre de toute réalisation ou rénovation de voie urbaine ". Bref, le fait que " 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 " ne signifie pas que c'est obligatoire.

Pour le Tribunal administratif de Lille, "devoir" faire quelque chose ne signifie pas que c'est obligatoire ! Nous avons bien sûr fait appel de cette décision en espérant qu'à Douai, les mots veulent encore dire quelque chose. En attendant, chers cyclistes, si un jour on vous arrête parce que vous avez ralenti à un stop et qu'à un stop on doit s'arrêter, vous pourrez toujours dire que selon le Tribunal Administratif de Lille, le verbe "devoir" n'impose pas d'obligation (jugement en date du 18/12/2002-dossier N°9801107-2)

Jean-Pierre VERHILLE

R N 41

Nouvelles du front

Ce jeudi 31 janvier, j'empruntais pour la première fois en voiture la RN 41 mise à deux fois deux voies. Subissant un fort ralentissement, je pensais d'abord que décidément ces travaux n'avaient en rien amélioré la fluidité du trafic automobile !

Puis je me ravisais: le bouchon n'était pas dans le sens logique des migrations journalières. Quelques centaines de mètres plus loin, les gyrophares me donnèrent un premier élément de réponse. Notre voiture fut arrêtée peu après pour laisser repartir un véhicule de pompiers à vide. Puis, je vis deux pieds chaussés de bottes dépasser d'une couverture en matière argentée qui recouvrait même la tête. Un peu plus loin une moto aplatie était posée sur la rambarde.

La RN 41 réaménagée pour améliorer la sécurité venait de faire sa

première victime. J'appris le lendemain dans la presse qu'un motard avait dérapé sur les lignes blanches et s'était fracassé sur les glissières dites " de sécurité " - tout comme une couverture " de survie " peut recouvrir des morts...

Mais il n'était plus temps de ralentir ou de s'arrêter pour prendre ce drame humain à sa pleine mesure : il nous fallait repartir, vite, poussés par les voitures qui nous suivaient. Il ne s'agissait pourtant pas d'un animal mais d'un être humain, mais vite ; repartons ne réfléchissons surtout pas, le tout est de rouler, d'aller vite -on a déjà perdu assez de temps d'être à l'heure, d'être dans la moyenne de la horde automobile sous peine d'être klaxonné, insulté, poussé, percuté. Ne réfléchissons surtout pas nous pourrions être amenés à remettre en question cette barbarie nouvelle.

Ne sommes-nous

pas déjà habitués, chaque matin, après la météo, à entendre égrener la liste des accidents de la circulation où les victimes, sans vie, sans nom, ne sont que des empêchuses d'arriver à l'heure au travail ?

Une passerelle à Hallennes

La nouvelle nous a été confirmée par Monsieur Raoult, vice-Président du Conseil Général, lors de notre assemblée générale. Elle sera située dans le prolongement des rues Georges Pompidou et d'Erquinghem. Elle permettra d'éviter l'échangeur RN 41/ CD 207 dévié, créé sans aménagement cyclable et très dangereux et constituera un raccourci qui permettra entre autres avantages d'accéder directement à la plaine des Weppes. Il a fallu notamment les deux cents manifestants de juin dernier pour convaincre que cette demande était forte. •••suite p.8

La robe de Déjanire

L'épouse d'Hercule, Déjanire, avait obtenu du Centaure Nessus un peu de sang pouvant faire office de charme amoureux pour le cas où Hercule serait attiré par une autre femme. Mais quand Hercule revêtit la tunique enduite de ce sang, celle-ci lui colla définitivement à la peau en répandant un feu atroce, impossible à éteindre mais qui lui fit subir d'atroces souffrances.

Je vois pas mal d'analogies entre la robe de Déjanire et les dossiers cyclables que les institutions refusent de traiter: ils leur collent à la peau. Loin d'éteindre le brasier, le temps ne fait que l'attiser. Nous avons alerté les pouvoirs publics sur le problème de la RN 41 dès 1995, sept ans après, nous entretenons toujours le feu de la contestation et nous l'entretiendrons jusqu'à ce que le problème soit complètement résolu et qu'importe si les directeurs de la DDE, les responsables des Travaux et les ministres changent (nous en serons bientôt à notre quatrième ministre de l'Equipement!). Les avancées récentes sur ce dossier nous donnent raison de persévérer.

Ce qui vaut pour la RN 41 vaut également pour le retard pris par la Région dans la mise en place des Véloroutes, les lenteurs du Conseil Général à appliquer son plan cyclable, les réticences de LMCU à concrétiser le Plan de Déplacements Urbains et à développer pistes et contresens cyclables. Vous découvrirez tout cela au fil de ce numéro.

Ce feu sacré qui est celui de l'ADAV, nous l'alimentons de différentes manières (courriers, rencontres, réunions, chantiers cyclomobiles, actions médiatiques, recours juridiques). Nous souhaiterions certes le voir s'éteindre peu à peu -ou devenir vrai feu de joie- au fil des avancées cyclables qui commencent à poindre, mais nous l'entretiendrons avec détermination tant que le niveau d'Equipement cyclable du Nord n'aura pas rejoint celui de la Hollande.

Contrairement à ce que l'on peut parfois percevoir chez nos détracteurs, nulle haine ne nous anime. C'est juste une question d'opiniâtreté, opiniâtreté inhérente au cycliste quotidien. Les côtes, la pluie, le vent, la chaleur, la neige ou le verglas ne nous empêchent pas de remonter chaque jour sur notre monture, de chaque jour tailler notre route pour atteindre notre but. Pourquoi les refus, les mensonges, les moqueries, les silences, les menaces, les impostures, les fausses promesses, les attermoissements nous empêcheraient-ils de relancer avec la même régularité les élus et les techniciens sur les dossiers qui nous tiennent à coeur jusqu'à ce que nous ayons atteint notre but? L'automobiliste a l'habitude d'atteindre vite et facilement sa destination, le cycliste sait composer avec le temps et les difficultés.

Jean-Pierre VERHILLE

Une cinquantaine de cyclistes a participé samedi 26 janvier à la manifest'ation de l'ADAV sur les ponts Léon Jouhaux et Léo Lagrange

Ces deux ponts enjambent la Deûle entre Lille et Lambersart ; l'action s'est déroulée dans un esprit festif, sous une petite pluie fine et un vent d'Ouest qui apportait l'odeur fraîche de la

mer (si, si). Nos protestataires qui venaient de Lille, Lambersart et du reste de la métropole ont tracé sur les deux ponts une bande cyclable continue à la chaux.



Une petite machine composée d'un réservoir déversant un filet de chaux par un "tutch" sur un rouleau de peintre marquait le sol. Le tout posé sur deux roues et tiré à la main traçait sur la chaussée une ligne droite continue à 1,50 m du trottoir démontrant ainsi que, si peu de moyens suffisent, c'est surtout la motivation et la volonté qui sont utiles pour

créer un plan cyclable grandeur nature. Bien sûr, l'opération est éphémère, l'objectif est surtout d'attirer l'attention sur un lieu dangereux entre Lille et Lambersart, d'exprimer que des points noirs comme celui-ci sont des freins à l'usage du vélo au quotidien. Ce sont des endroits comme celui-ci, parce qu'ils ne proposent aucune sécurité, parce que



...
Une petite machine composée d'un réservoir déversant un filet de chaux par un "tutch"
...

Les cyclistes y sont doublés de trop près, à trop vive allure qu'il est urgent de traiter. Ce n'est pas Léo Lagrange qui démentirait !

Philippe Delrue



...suite de la p.7

Un franchissement entre Herlies et Wicres !

Cette décision a été votée par Lille Métropole le 1er mars 2002. Nous nous en réjouissons vivement. L'aménagement sera réalisé sous forme de passage souterrain. Il faut noter que l'Etat ne prend pas du tout en charge ces travaux.

Quand on veut, on peut

La DDE vient de créer un raccourci sur le talus de l'échangeur RN 41/ CD 207 dévié. Il per-

met de rejoindre facilement le chemin de desserte agricole utilisable par les cyclistes dans le sens Hallennes-Beaucamps. Nous remercions la DDE pour cette réalisation et regrettons qu'elle n'ait pas été réalisée pour les trois autres accès.

La DDE du Nord : Vieux clou rouillé ?

Nous avons proposé la DDE du Nord comme lauréate au prix du vieux clou rouillé, rappelant que dans la procédure de mise à deux fois deux voies, malgré la

participation de nombreux particuliers et de l'ADAV à l'enquête publique, malgré une invitation des commissaires-enquêteurs à réexaminer le problème de deux franchissements supplémentaires, malgré deux manifestations (70 et 200 personnes), malgré des pétitions, malgré des recours aux tribunaux administratifs de Lille et de Douai, la DDE a toujours fait la sourde oreille.

Si des améliorations ont été apportées au projet global, elles sont soit mineures, partielles et tar-

dives soit prises en charge financièrement par les collectivités locales (et non par l'Etat).

La DDE a d'ailleurs obtenu 0/20 à notre palmarès 2001.

* Alors que dans le projet adopté, la piste cyclable bidirectionnelle devait être séparée de la voie de desserte agricole, en définitive, elle a été réalisée juste à côté de celle-ci et se voit donc déjà jonchée de cailloux et de boue.

J-P Verhille

Les réactions du Président du Conseil Régional

La région Nord-Pas-de-Calais qui n'avait pas répondu à notre questionnaire destiné à établir le palmarès 2001 et qui nous déçoit pour le retard pris dans la réalisation des véloroutes réagit à notre analyse.

J'ai bien reçu votre courrier concernant le "Palmarès 2001" et je réponds bien volontiers à vos interrogations.

En effet, au-delà de ses strictes compétences, le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais a souhaité s'investir dans le développement de l'usage du vélo, particulièrement en faisant inscrire au Contrat de Plan Etat-Région un objectif spécifique intitulé "Développer les Véloroutes et les Voies Vertes dans le cadre du Schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national ;

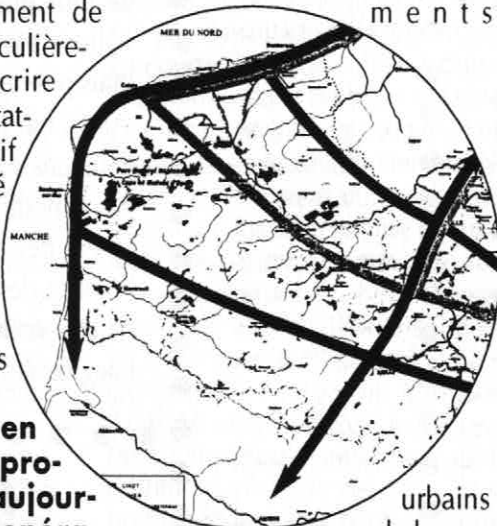
La mise en œuvre de ce programme entre aujourd'hui en phase opérationnelle. À cet effet, un "Comité de Pilotage Véloroutes-Voies Vertes" a été mis en place, co-présidé par Monsieur Dominique Placke, Président de la commission "Transports et Infrastructures" du Conseil Régional et par Monsieur Bernard Brillet, Directeur Régional de l'Environnement (...)

Dans le cadre de ce Schéma, **une première grande étude d'itinéraire et de tracé va être lancée pour le secteur du Littoral**, sous la conduite du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais.

Bien entendu, la concertation avec les asso-

ciations d'utilisateurs, telles que la vôtre, fera partie intégrante du programme d'études.

Parallèlement, le Conseil Régional continue de "penser vélo" dans ses actions quotidiennes, notamment dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de déplacements



urbains ou de la gestion du TER.

À ce sujet, j'ai le plaisir de vous informer que **les dernières réalisations de passages souterrains dans les gares TER** ont été équipées de "goulottes" destinées aux usagers à vélo, plus particulièrement, conformément à la demande de votre association. Il s'agira des gares TER de Bergues, Isbergues et Lillers. Il en sera de même à l'avenir pour toute création de passages souterrains.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire."

Daniel PERCHERON
Sénateur du Pas-de-Calais Président du Conseil Régional

Le fond de l'air n'est pas souvent frais

Le livre "*L'air et la ville*" co-signé par William Dab, médecin, et Isabelle Roussel, professeur à Lille 1, fait le point sur les dernières études concernant l'impact sur la santé de la (mauvaise) qualité de l'air dans les grandes métropoles.

Les deux scientifiques rappellent que 90 % des émissions polluantes sont invisibles à l'oeil nu et que l'on commence seulement à connaître les effets à long terme de plusieurs polluants : l'ozone qui provoque un vieillissement prématuré des poumons, du dioxyde d'azote qui, parce qu'il pénètre le plus profondément dans les poumons, provoque divers infections chez l'enfant, des hydrocarbures non-brûlés qui suscitent le cancer et enfin, des particules très fines rejetées par les moteurs diesel que pratiquement rien n'arrête et qu'on retrouve au fond de nos bronches. Il y a encore de longues études à entreprendre pour savoir notamment l'impact du

"cocktail" formé de toutes ces

matières volatiles qui constitue le "bruit de fond" quasiment permanent de l'air de nos villes. Le phénomène fort complexe de la pollution urbaine est difficile à analyser sur le court terme (pics de pollution) ou le long terme (niveau moyen de pollution sur toute

le pollueur, le pollué et le contribuable ne forment plus qu'une seule personne

l'année) même si des recherches ont abouti à une surmortalité atteignant 30 à 40.000 personnes par an en France.

Les auteurs remarquent que, à taille égale, des villes ont un niveau de pollution différent, dû aux conditions topographiques, météorologiques et industrielles différentes. Lille n'est pas la plus mal lotie, grâce aux vents réguliers qui balayent nos cieux. Ils notent aussi que des différences sensibles de qualité d'air entre quartiers d'une même ville existent, et même entre deux rues proches.

Comme les automobilistes sont la catégorie la plus touchée par la mauvaise qualité de l'air (quand ils sont au volant), les chercheurs concluent que le pollueur, le pollué et le contribuable ne forment plus qu'un seul et même personnage. Le but du jeu étant de lui faire prendre conscience qu'il est acteur et responsable de l'air qu'il respire. Vaste programme.

Yves Maerten

L'épopée cycliste destinée à convaincre que le vélo est un moyen de déplacement rapide, agréable, passe-partout, sain et écologique se déroulera cette année entre le 19 et le 28 juillet 2002.

Cette boucle cycliste partira de Bruxelles et passera notamment par Namur, le Luxembourg, Sarrebourg et Strasbourg.

Elle est ouverte à tous. Le coût qui prend en compte l'hébergement dans des salles de sport et les repas est de 200



Euros pour un adulte, de 150 Euros pour un moins de 18 ans, de 100 Euros pour un moins de 12 ans ou un deuxième enfant et de 50 Euros pour un troisième enfant ou un moins de 5 ans.

Si l'expérience vous tente, n'hésitez pas à franchir le pas (voir les articles enthousiastes d'Adaviens dans les précédents numéros de L'Heurovélo). Renseignements au siège de l'ADAV aux heures de permanence. Ne tardez pas trop, la clôture des inscriptions s'arrête dès le 150^e inscrit !

J-P Verhille

Projet

Le parc d'échange-vélo de la gare Lille Flandres : la belle endormie

C'est un beau projet qui traîne depuis longtemps. Déjà l'ancienne municipalité cherchait un lieu à proximité de cette gare pour implanter un local vélo gardienné.

L'objectif : donner aux usagers cyclistes de la SNCF la possibilité de stationner leur bicyclette toute une journée ou toute une nuit, sans crainte de vol ou de dégradation moyennant un abonnement annuel.

D'autres services pourraient s'ajouter : location de vélos, petites réparations...

"Rien de révolutionnaire", comme dirait Marco. En effet, cette formule existe déjà à Strasbourg (bien sûr!) et, plus proche de nous, il suffit d'aller visiter le local à vélo de la gare de Courtrai en Bel-

gique pour ne plus douter du succès qu'aurait un tel service à Lille. Les partenaires du projet, la ville de Lille et Eurovélo en sont convaincus.

Problème : à la gare Lille Flandres, la place est rare et chère (sauf pour les voitures qui stationnent illégalement et régulièrement sur son parvis, devant la brasserie "L'Elysée"). Une solution semble pourtant poindre le bout de son nez : la Poste devrait bientôt laisser vacant le centre de tri postal accolé à la gare. Mais, si elle n'est pas opposée sur le fond, la Poste est peu pressée de mettre à disposition le précieux local nécessaire à la réussite du projet. Projet qui reste donc actuellement en sommeil.

Julien Dubois

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)

A vos stylos



Les touristes qui se rendent à l'office du tourisme de Lille se voient remettre un questionnaire de satisfaction des clientèles qui a pour but d'offrir un meilleur service.

La première question est : Avez-vous facilement trouvé l'office du tourisme ?

Un stationnement à proximité ?

Les questions suivantes se concentrent sur la qualité d'accueil de cet organisme.

Ce questionnaire prouve une fois de plus que la mentalité du tout-voiture est encore bien installée mais pire est diffusée.

Alors, touristes de la métropole, si vous passez par Rihour, n'hésitez pas à modifier ce questionnaire en faveur des déplacements non polluants et des possibilités de parking des voitures en périphérie de l'agglomération.

C.Cornille

Mots valises

Vélobobile : n.c.m : engin qui remplace aisément l'autoclette.

Exemple : " A bord de son vélobobile, il prenait un malin plaisir à doubler, dans les embouteillages, les autoclettes ".

Autoclette : n.c.f : engin hermétique à quatre roues qui peut être facilement remplacé par un vélobobile.

Exemple : " Depuis une heure, elle attendait dans son autoclette ".

Embouteillage : n.c.m : état de la circulation qui a le don de mettre en boule les autoclettistes.

Exemple : " Une fois de plus, la papa mobile a été bloquée dans les embouteillages ".

C.Cornille

(vélo)-moteur

Plusieurs cyclistes de la métropole lilloise ont été accompagnés individuellement par une équipe de FRANCE 3 pour l'émission "La vie, tout simplement". Faisant partie des "accompagnés", je vous invite dans les coulisses du tournage et en profite pour vous livrer quelques réflexions.

Dès son arrivée (rendez-vous fixé à 13h30 à mon domicile), Philippe l'animateur vedette me fait remarquer que son équipe est venue avec deux scooters électriques (un pour la prise de son, un pour la prise d'image). Initialement très réservé, pour le reportage, le choix s'avéra très judicieux. L'absence de bruit de "pétrolettes" permit une bonne prise de son. De plus, même en fin de tournage (18h45), j'étais toujours de bonne humeur. Cela n'aurait certainement pas été le cas avec des scooters à énergie thermique. Cependant, je ne suis pas favorable à une généralisation de ce type de propulsion, le bruit étant un des indicateurs d'approche de véhicules potentiellement

dangereux. Je ressentais une légère gêne chaque fois que, pour les besoins de l'interview, nous roulions deux de front. Heureusement, les scooters assurèrent notre

protection arrière et les automobilistes assistant au tournage ne firent pas preuve d'impatience. Étonnant non ! Un regret pourtant, bien qu'ayant été sollicité pour le tournage, notre cycliste musicien n'apparaît pas dans l'émission. La courte durée de celle-ci (26 minutes) en est certainement à l'origine. Durant la semaine de tournage, la température avoisina 0°C. Conducteurs des scooters, caméraman, preneur de son ne furent pas à la fête. Rouler à vélo, mine de rien, ça réchauffe. Au final, un reportage bien sympathique, rempli d'humour, plein de vie, bref fidèle à ce que peut vous apporter l'usage de la bicyclette.

Impunité ou incompétence ?

Bonne nouvelle pour certains techniciens de L.M.C.U. Selon les premières conclusions du tribunal administratif, la loi sur l'air est mal faite. Elle comporte certes des imprécisions. Elle ne pouvait pas stipuler l'aménagement à réaliser dans chaque rue de France et de Navarre. Ces braves techniciens pourront donc favoriser comme ils en ont pris l'habitude le "Tout automobile"

- 1) En ne mettant sur une intersection en croix que trois passages protégés sur les quatre nécessaires (lors de l'assemblée générale de l'Adav, l'adjoint à la circulation nous a indiqué que des propositions d'aménagements dans ce style lui avaient été faites).
- 2) En réduisant la largeur des trottoirs
- 3) En multipliant les ondes vertes (feux synchronisés pour accélérer le trafic automobile)
- 4) En mettant des rues à sens unique sans contresens cyclable.
- 5) En évitant de réaliser des aménagements cyclables.
- 6) En favorisant à outrance le stationnement automobile.
- 7) Dans le cas où un aménagement cyclable est pré-

vu, en interrompant celui-ci avant l'intersection pour y créer un "tourne à gauche" (voie pour les autos désirant tourner à gauche). La fluidité du trafic automobile est plus importante que la sécurité des cyclistes. Il est à noter que L.M.C.U dispose d'un service juridique puissant (l'Adav en a fait l'expérience). Il est peu probable qu'un technicien soit inquiet pour avoir négligé la sécurité des piétons et des cyclistes.

Les dix commandements du bon cycliste

- Vélo en bon état tu auras
- Freins et pneus tu vérifieras
- Lumières tu allumeras
- Casque tu t'achèteras (et tu porteras)
- Matin et soir, blouson fluo tu porteras
- Code de la route tu suivras
- Piétons tu surveilleras
- D'automobilistes tu te méfieras
- Sourire tu garderas
- Peur tu banniras
- Après avoir suivi les dix commandements du bon cycliste,
- Prière tu feras

BULLETIN D'ADHESION A L'ADAV

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs,

Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue...

Bulletin à renvoyer à l'Association Droit Au Vélo, 23, rue Gosselet, 59000 LILLE

- J'adhère à l'ADAV et recevrai le journal "l'heurO véLO"
- Adhésion individuelle14 euros
 - Adhésion chômeur ou étudiant8 euros
 - Adhésion couple25 euros
 - Adhésion famille ..25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros; 5 personnes = 27 euros ...)
 - Membre de soutien25 euros
 - Association25 euros
- Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurO véLO"8 euros
- Je souhaite participer aux activités de l'ADAV (précisez éventuellement)
- 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 :

Courriel :

Date de naissance :

Agenda

● **mercredi 17 avril 18h15>19h15**

Préparation du Groupe Travail Vélo du jeudi 25 avril. MNE, rue Gosselet, salle 209. Pour bien préparer cette rencontre et être au plus près des préoccupations des cyclistes quotidiens, l'ADAV vous propose de participer à une réunion préparatoire où il ne sera question que de vos suggestions concernant les aménagements cyclables sur Lille renseignements au 03 20 86 17 25 ou adaville@nordnet.fr

● **samedi 27 avril 10h>18h**

Broc' à Vélos du printemps

place de la République, Lille. Pour réussir cette première "Broc'", nous avons besoin de volontaires, ne serait-ce qu'une ou deux heures (plus si affinité) afin de mettre en place un planning, 03 20 86 17 25, merci d'avance. Votre présence permettra de décharger les élus du CA déjà bien sollicités par ailleurs !

● **Mercredi 15 mai 2002 19>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 1er juin 2002 14h MNE**

Fête du vélo

● **Samedi 22 septembre 2002**

Journée sans voiture

Bizarre, comme c'est bizarre...

En payant la moitié des frais de transport en commun à ses salariés pour leur trajet domicile-travail, L.M.C.U espère les inciter à utiliser les transports collectifs...

En proposant des véhicules de fonction à certains de ses salariés pour leur trajet domicile-travail tous frais payés (entretien, carburant, assurance), L.M.C.U espère aussi les inciter à utiliser les transports collectifs.

Jean Dewavrin

Journal dérailleur l'heurO vélo

L'heurOvélo, journal dérailleur, est édité par l'Association Droit Au Vélo, (ADAV), 23, rue Gosselet, 59800 Lille. Tél : 0 320 861 725 fax : 0 320 861 556 E-mail : adaville@nordnet.fr commission paritaire en attente périodicité trimestrielle conception ADAV Permanences : mercredi de 16 à 18 h Le numéO : 2 euros gratuit pour les adhérents. Toute suggestion est la bienvenue. Directeur de la publication : Yves Maerten, Rédacteur en chef : Jean-Pierre Verhille, Ont contribué à ce numéro : Michel, Philippe Caquant, JF Charvet, C.Cornille, Philippe Delrue, Jean Dewavrin, Julien Dubois, Eric Dusso-liers, Christophe Herlin, Colette Lemettre, Yves Maerten, Imprimé par Technirepro. Tirage : 600 exemplaires

Les articles pour le prochain HeurOvélo doivent nous parvenir avant le mercredi 12 juin 2002

pratique

Tout beau, tout fluo !

La FUBicy a fait réaliser en grande quantité des gilets hautes visibilité à l'initiative de notre dévoué Philippe DELRUE. Jaunes fluo avec bandes réfléchissantes et logo de la FUBicy dans le dos, ils sont idéaux pour être bien visible à vélo... et efficace dans les manifs !

• Vous pouvez vous procurer ces magnifiques gilets auprès de l'ADAV contre 5 euros.

correspondants locaux : ENGAGEZ VOUS, RENGAGEZ VOUS !

L'ADAV recrute des correspondants vélos.

L'ADAV a besoin de relais pour défendre l'usage du vélo. Sur les quelque 390 adhérents (chiffres 2001) dont 351 sur la CUDL et 207 sur la commune de Lille, 12 personnes (dont 5 ayant déjà des responsabilités au CA) se sont proposé pour être correspondant local et, fait remarquable, pas une sur Lille. Un correspondant local par commune (par quartier pour les plus grandes est un objectif souhaitable.

Quels sont les principaux intérêts pour l'association d'avoir ces correspondants ?

Une bonne connaissance du terrain, et une information critique sur les nouveaux aménagements qui se font ou doivent se faire.

Une possibilité de faire connaître l'association auprès des élus du conseil municipal et du tissu associatif local et permettre ainsi d'avoir un meilleur impact global auprès de LMCU notamment.

Je me propose d'accompagner les adhérents qui s'engageraient à être correspondant local pour leur donner des moyens d'agir, relayer les informations et faciliter ainsi la tâche de chacun.

Philippe CAQUANT membre du CA. contact tel : 03.20.05.19.41

On en profite pour vous rappeler le nom des autres correspondants locaux.

N'hésitez pas à les contacter si besoin est.

Tourcoing : David COQUART

La Madeleine : Françoise COLIN

Lezennes : Philippe CAQUANT

Lomme Lambersart : Philippe DELRUE

Roubaix : Raymond BODART

Mons : Jean DEWAVRIN

Loos-Haubourdin-

les Weppes : J-P VERHILLE

Versant Nord Est : Dominique PRUVOST

adhésion

Vous trouverez ci joint votre carte d'adhérent