

## Sommaire

Agressivité auto-vélo	p2
Après de mon arbre, je roulais heureux	p2
La journée sans voiture	p3
L'ADAV a 20 ans	p3
Le fond de l'air est... mortel ?	p3
Trophée du "Vieux clou rouillé", bravo la DDE !	p4
Vélo de ville -vélo de course	p4
La manifest'action au pont à Léon a payé : vive la bande	p4
Le bon sens du contresens	p5
Paris-plage, Lille sur goudron	p5
Contresens cyclable rue Solférino : on a gagné !	p6
Suite des manifestations	p6
SD.D.U. horizon 2015	p7
Brèves en stock : L'autojournal ; Ouf ; Rubrique Troc ; ADEME : Pas de chance ; ADEME : Logique ? ; L'"AAVB" communique ; Boum ; L'écarteur de danger : l'Antiboum ; Révélation : la DDE aime les vélos ; Vélos hollandais à Lille ; Ca m'énerve ; Tourcoing, ça bouge	p8 9
Complémentarité	
Train+Vélo	p10
Agenda	p10
JB Lebas : mort d'un parking annoncée	p10

## éditorial

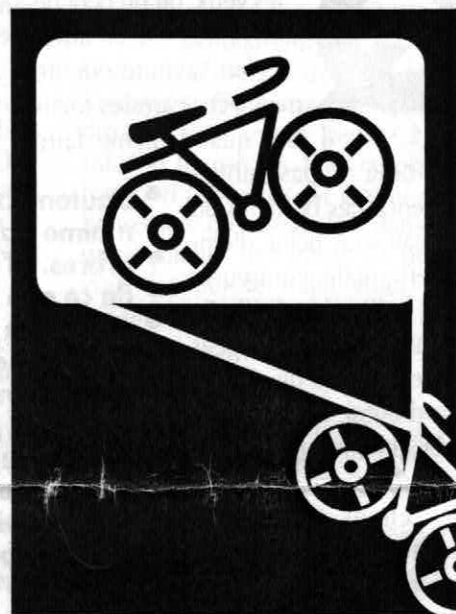
### La rentrée 2002 va démarrer fort pour l'ADAV

La Braderie, la Semaine de la mobilité à Tourcoing, la Journée sans voitures dans plusieurs villes de la région (notamment Roubaix pour la première fois), des projets de partenariat sur le long terme avec plusieurs collectivités locales et territoriales, des contacts intéressants avec les cyclistes de Courtrai. Et en bonus, l'anniversaire de l'ADAV, 20 ans ! qu'on fêtera le samedi 9 Novembre

L'Heurovélo fait le point sur ces manifestations qui, bien sûr, ne réussiront qu'avec votre participation active. Toutes les compétences sont les bienvenues.

L'ADAV aborde actuellement un virage sérieux dans son parcours citoyen. Depuis quelques années, on sent enfin que nos élus comprennent que la politique du vélo est une bonne politique pour tout le monde : enfants, collégiens, usagers quotidiens et amoureux du vélo, observateurs étrangers. Même les touristes veulent "tourister" à vélo.

L'ADAV a acquis depuis de nombreuses années une connaissance fine et vaste de la "culture" vélo, qu'il s'agisse d'aménagements urbains, de sécurité, de matériel ou de parcours touristiques. Elle a obtenu sur le terrain de nouvelles pistes et bandes cyclables, des arceaux, le droit de voyager en train avec son vélo sans taxe, des subventions pour un travail de sensibilisation et d'information. Cette culture doit, dans notre région, progresser encore plus largement et plus rapidement pour s'intégrer dans cette Eurorégion cycliste si rayonnante aux Pays-Bas ou en Belgique.



Depuis quelques mois, nous avons perçu chez nos décideurs une indéniable volonté d'investir, de construire une politique cyclable à long terme. Les prochains mois seront importants car il nous faudra concrétiser ces programmes d'actions. Nous vous tiendrons au courant de toutes les négociations en cours.

Depuis 20 ans, l'ADAV peut être fière de ses engagements, à force de coups de gueule, de manifest'actions et de dizaines de réunions de concertation à tous les niveaux qui ont peu à peu élargi l'espace "cyclable". Et les centaines de cyclistes croisées dans les rues de Lille dès qu'il fait beau sont la plus belle justification de notre nécessaire association. Mais il y a encore tant à faire qu'il serait dommage de baisser les mollets. Donc, continuez à circuler à vélo, **démontrez quotidiennement qu'un vélo va plus vite qu'une voiture en ville (sur une distance inférieure à 5 km) et que 10 ou 20 km par jour, c'est idéal pour garder une belle ligne de corps et l'esprit libre.**

Yves Maerten

# Auprès de mon arbre, je roulais heureux...

J'ADORE LES ARBRES



**Le cycliste aime les arbres. En été, ils lui offrent une agréable fraîcheur. Qui remontera le Boulevard Victor Hugo sous un soleil de plomb appréciera la douche écossaise qui fait alterner bouffées de chaleur quand on pédale entre les platanes et coups de fraîcheur prodigués par l'ombre des arbres.**

**Q**uand on ferme à demi les yeux, qu'on penche un peu la tête en arrière, on savoure encore mieux ces caresses (mais il faut quand même faire

attention à ne pas oublier l'existence des bordures du caniveau sous peine d'embrasser malencontreusement ledit platane!!) En automne les rangées d'arbres freinent un peu les vents d'ouest. Il suffit d'observer l'inclinaison de certains arbres pour mesurer les efforts consentis presque uniquement pour nous protéger. Ils filtrent même la pluie, retenant ce qu'ils peuvent sur leurs feuilles pour mieux ménager nos vêtements. Ils ne s'opposent pas franchement aux éléments, ils se contentent d'en atténuer la

violence pour que l'on puisse les ressentir sans trop les subir. Nus, en fleurs, en feuilles ou en fruits ils nous laissent mesurer le lent déroulement des saisons. Il faut juste ne pas aller trop vite, prendre le temps de regarder et de humer, bref être piéton ou cycliste.

L'automobiliste, lui, n'aime pas les arbres. Il se moque de leur fraîcheur puisque sa voiture est climatisée. Il se moque de ce que le feuillage atténue le vent ou la pluie puisqu'il est abrité dans son habitacle. Il se moque du spectacle et des odeurs qu'ils offrent puisqu'il va trop vite pour les voir et qu'un désodorisant « fraîcheur pin » est suspendu à son rétroviseur. En revanche, que l'arbre encadre sa volonté de puissance, qu'il ose le défier au bord des routes, prêt à faire face à tout écart de conduite, ne l'amuse pas du tout.

La propagande a fait son oeuvre. Le Président de l'Automobile club a déclaré de façon imparable que la vie d'un homme valait plus que celle d'un arbre. Un Président de Conseil Général lui a emboîté le pas en en faisant abattre plusieurs centaines dans son département.. Il n'a nullement été question d'imposer des limitations de vitesse ou de protéger par des glissières certains virages, on a taillé dans le vif comme on s'apprête à le faire pour laisser passer les convois qui véhiculeront les éléments du futur Airbus gros porteur. Dans le jargon officiel de la Sécurité routière, l'arbre est déjà en voie de disparition, remplacé par la périphrase « obstacle latéral », au même titre que les vulgaires « poteaux téléphoniques ou électriques, et les ouvrages divers en maçonnerie ». On éradique les arbres de nos cerveaux, gageons qu'on les éradiquera bientôt de nos routes. Ce que l'on a réussi à effectuer pour les piétons en campagne, on réussira à le faire pour les arbres(\*).

Jean-Pierre VERHILLE

(\* Je rappelle que dans l'enquête publique de mise à deux fois deux voies de la RN 41, l'étude d'impact de plusieurs centaines de pages effectuée par la DDE ne consacrait que deux lignes aux piétons et que nous avons été déboutés de notre recours devant le tribunal administratif de Lille au motif que nous n'avions pas prouvé que l'on pouvait encore utiliser ses jambes pour se déplacer, bref que des piétons existaient encore dans ce secteur.

## Agression

**Jérôme Segard, membre de l'ADAV, s'est fait agresser récemment par un automobiliste qui ne supportait pas les justes remontrances que Jérôme venait de lui faire.**

Un ami me racontait une scène choquante où une voiture poursuivait un cycliste au point de chercher à l'écraser en grimant sur le

trottoir. Cet ami a voulu témoigner et surtout porter plainte contre l'irascible qui aggrava son cas par d'ignobles injures racistes ! Bref, deux exemples pénibles qui démontrent que la voiture peut rendre fou et violent et qu'il ne faut pas grand chose pour déclencher de ces fureurs incontrôlables chez nos concitoyens motorisés. **Yves Maerten**

Déjà que le cycliste ne le fait pas rire, alors qu'il est possible de le frôler voire de le heurter sans dommage pour soi ! Malheureusement, contre l'arbre, il n'y a pas moyen de vaincre. Patient, celui-ci attend son heure, il a le temps et le nombre pour lui. La seule solution est de l'abattre. Cette démarche a d'abord pris la forme d'attentats terroristes. L'an dernier, des groupes de motards se sont vengés de ce qu'un de leurs amis se soit écrasé contre un arbre en allant de nuit entailler une rangée de platanes. Le message s'est ensuite officialisé et

## Epilogue

**D**ans le désert du Ténére n'existait plus qu'un seul arbre vivant, un acacia, arbre qu'on ne peut replanter aujourd'hui vu la progression de la sécheresse, mais arbre qui a pu pousser il y a

quelques dizaines d'années et qui parvenait à subsister grâce à des racines qui s'enfoncent très profondément dans le sol. Cet acacia a été percuté il y a quelques années par un camion et n'est plus qu'arbre mort.

J-PV

## Les 20 ans de l'ADAV

**20 ans, le bel âge !** nous fallait fêter ça pour célébrer notre droit à la "petite reine" de nos cités nordiques. **Donc, rendez-vous le 9 Novembre à "l'Univers", rue Danton, à Lille.**

A l'heure où nous écrivons, le programme se compose de :

- Une balade dans Lille (avec une thématique surprise !) à partir de 15 heures
- La projection du grand film de Jacques Tati : "Jour de fête" à 17 heures
- Un apéritif et un repas-buffet, dans la salle attenante au cinéma, à partir de 18 heures30
- La projection du film chinois "Beijing bicycle" à partir de 20 heures30

Nous vous demandons une participation aux frais de 8 Euros qui comprend le prix du repas (les boissons ne sont pas comprises) et l'en-

trée aux deux films. Chacun pourra, nous l'espérons, participer à tout ou partie de l'événement, en toute convivialité. Les adhérents qui ne souhaitent pas ou ne veulent pas participer au repas peuvent bien évidemment venir voir les films gratuitement.

Nous avons donc besoin de vous pour la bonne organisation de cet anniversaire, notamment l'organisation de la balade, l'affichage, l'accueil, le service repas et un peu de nettoyage final.

Morgane Le Chaton, stagiaire à l'ADAV et étudiante en école de communication, centralisera à partir du mois de Septembre les **bonnes volontés**.

Vous pouvez aussi nous accompagner le mercredi qui précède pour remettre à la DDE le prix du vieux clou rouillé attribué par la Fubicy (voir information en page 4).

Yves Maerten



## Journée sans voitures

**Elle a lieu cette année le dimanche 22 Septembre, un dimanche qui ne gênera pas vraiment les voitures et encore moins les "professionnels de la route" (à part les taxis non-GPLisés) vu le peu d'espace interdit aux véhicules thermiques. Seuls les amateurs de patrimoine bénéficieront de ces espaces partagés plus équitablement.**

**Pour la première fois Roubaix sera de la fête et accompagnera Tourcoing et Lille pour cette journée.**

Pour mieux défendre notre cause nous souhaitons être présent dans ces trois villes et y tenir dans chacune d'elles un stand d'information. **Nous avons donc besoin de vous, ne serait-ce qu'une ou deux heures (plus si affinité) afin de mettre en place un planning.**

**N'hésitez pas à nous contacter pour nous donner vos disponibilités : 03 20 86 17 25.**

Sur Roubaix, outre la tenue d'un stand l'ADAV propose gracieusement une balade "patrimoine" en partenariat avec la Ville de Roubaix et d'une durée d'environ 2 heures. Michel Anceau et Yves Maerten seront les guides-encadrants de ces deux circuits. Le rendez-vous serait fixé (nous attendons la confirmation de Roubaix) à 10 heures et 15

heures, départ de la Mairie. L'ADAV sera aussi présente 3 jours à Tourcoing et organisera plusieurs manifestations, notamment un forum-débat le mercredi 18 septembre de 17h à 20h à l'Hôtel de Ville et des balades alliant découverte des aménagements cyclables et espaces vert le dimanche 22 septembre à 10h et 15h (nous attendons la confirmation de Tourcoing). Lille a choisi cette année le quartier de Wazemmes comme théâtre d'expérimentation à une journée sans voiture.

### Coté pratique

Si vous souhaitez nous rejoindre à Roubaix et Tourcoing mais que la distance vous rebute pensez à la solution Train+Vélo. Pour rappel le transport des vélos est gratuit sur l'ensemble du réseau TER dans la quasi totalité des trains. Et pour vous faciliter le trajet voici les horaires au départ de la gare Lille Flandres : 10h09 ; 12h08 ; 14h08 ; 16h08 ; 17h08

Yves Maerten



## Pollution

### Le fond de l'air est mortel

**Une fois de plus, des scientifiques viennent de démontrer que la pollution atmosphérique en ville (à 70 % due à la circulation automobile) entraîne une surmortalité de 2786 personnes par an en France.** (diagramme AFP Juin 2002)

Lille se place en avant-dernière position de ce palmarès macabre, soit 9,3 décès pour 100.000 habitants, juste derrière Bordeaux. Le "podium" consacre Paris (30,6 morts en plus) Lyon (28,2) et Strasbourg

(24,8), villes cumulant dramatiquement topographie "défavorable", importantes zones industrielles limitrophes et saturation permanente du trafic.

C'est surtout le vent régulier et le relief inexistant de l'arrondissement de Lille qui favorisent la dispersion des gaz nocifs ; d'ailleurs, dès que le vent tombe, les indices de l'association du réseau d'étude, de mesure et d'alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique de Lille-Roubaix-Tour-

coing (AREMA-LRT qui enregistre quotidiennement l'air), publiés chaque jour dans la Voix du Nord, le prouvent : nous suffoquons comme les Parisiens ou les Lyonnais, été comme hiver. Nous avons subi 2 ou 3 jours "très médiocres" au début de l'année, périodes où aucune mesure de restriction n'a été prise, le public n'étant averti que le lendemain. Les quelques jours de canicule, fin juillet, nous ont procuré une bonne dose d'ozone à Lille, Béthune et

Valenciennes, sans que, là aussi, personne ne puisse faire quoi que ce soit. Pour avoir observé régulièrement ces indices cet hiver, je peux témoigner que les jours sans vent sont à craindre. Quand je dois circuler à vélo ces jours-là, je ralentis ma vitesse et évite le plus possible les rues encombrées de moteurs car l'air y est vraiment dégueulasse. De plus, j'ai des envies de dénonciation quand je me fais doubler par ces tristes poubelles à pneus qui crachent

d'atroces panaches de fumée noire (les véhicules les plus "mal réglés", estimés à 10 % du parc automobile, seraient à l'origine de 80 % de la pollution émise). En tout cas, favoriser les déplacements cyclables dans la métropole ne pourra que contribuer à l'amélioration de notre air et de notre santé.

Yves Maerten

# Vélo urbain & vélo de courses

Tel un chevalier sur son cyclo allégré,  
 Tout schimano équipé,  
 Chaussures bloquées dans les cale-pieds,  
 Casqué, le coupe vent bariolé  
 De couleurs vives et de marques incrusté,  
 Notre Zorro dépasse allégrement  
 La petite reine du milieu urbain  
 Revenant du marché  
 Les sacoches pleines de courses,  
 L'écarteur de danger à l'horizontale :  
 - Ou vas-tu donc si pressé ? Lui lance t'elle.  
 « Voir Paris -Roubaix parti »  
 - Beaucoup de bruit pour une course bien éphémère,  
 Certes centenaire,  
 Qui ne nous apportera rien  
 A nous, cyclistes au quotidien.  
 Bien sûr, il y aura un premier et un dernier :  
 les vainqueurs seront les organisateurs ;  
 du Paris-Dakar et enduro sont semblables.  
 Ils se battent pour maintenir des pavés,  
 Pour le vélo tout ce qu'il y a de plus mauvais ;  
 Véritable enfer du cycliste,  
 Renommée du Nord bien triste !  
 - Qu'ils nous aménagent un réseau cyclable cohérent,  
 En toute sécurité, nous circulerons ;  
 L'usage de la voiture, nous modérerons.  
 Pratique, rapide et économique  
 Le vrai vélo : c'est tous les jours  
 Bien plus qu'un sport ou un loisir  
 C'est le moyen de déplacement  
 Qu'il faut favoriser sans modération !  
 Mon souhait n'est pas d'arriver le premier,  
 Mais que chacun l'utilise à son rythme  
 Le vélo sportif n'apporte rien  
 Au cycliste de tous les jours  
 La vraie grandeur du vélo, son intérêt,  
 se mesure assis sur une selle,  
 par tous les temps  
 pas devant la télé  
 ou sur le passage d'une caravane publicitaire.

**Philippe Delrue**

**La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy) a attribué le prix du vieux clou rouillé à la DDE du Nord pour son refus de prendre en compte les besoins qu'ont les piétons et les cyclistes de pouvoir traverser la RN 41**

Nous dénonçons le fait que ce sont les collectivités locales (qui ont cofinancé le projet) qui doivent compenser cette lacune. Ainsi le Conseil Général du Nord et LMCU que nous remercions vivement sont favorables à la

création d'une passerelle à Hallennes et d'un souterrain à Herlies pour que piétons et cyclistes ne soient pas face à un mur horizontal de bitume.

**Ce prix sera remis à la DDE du Nord, le mercredi 6 novembre à 14 heures**

(rendez-vous à 13 h 30 face à la MNE ou à 13 h 45 face à l'hôtel de la DDE, 44 rue de Tournai à Lille).  
**Renseignez-vous sur le répondeur de l'ADAV si vous pouvez nous accompagner.**

**J-P Verhille**



## Manif : ça a payé

### Pont à Léo, Pot à Léon

Suite au chantier cyclomobile du 26/01/02 précédant notre AG, le groupe de travail-vélo de la ville de Lille s'est intéressé de plus près aux ponts Léo Jouhaux et Léo Lagrange : Véritable insulte à ces deux grands hommes et aux nombreux cyclistes au quotidien qui traversent la Deûle matin et soir. Il en résulte un réel bénéfice en confort et en sécurité et le sentiment d'un balbutiement d'un réseau cyclable cohérent. Bien sûr, les plus poin-

tilleux d'entre nous pourront reprocher qu'une bande cyclable commence et se termine aux carrefours à feux, avec un sas. Ils pourront se dire



tement plus logique des carrefours, que tous les carrefours de l'avenue de l'hippodrome seraient à traiter de manière plus sécurisante...

Je peux toutefois, sans trop me tromper avancer

que la majorité des cyclistes est satisfaite ; il suffit de constater avec quel plaisir nous circulons sur cet espace qui nous est attribué. Si le succès se mesure au nombre de cyclistes qui l'utilisent, c'est gagné.

C'est en aménageant des espaces particulièrement sensibles, actuellement véritables points noirs, freins à l'usage du vélo que pourra se reconstruire une réelle pratique de la bicyclette : ces points noirs sont les voiries à 2 fois 2 voies, les ponts sans aménagements. C'est pourquoi l'adjoint lillois aux déplacements, Marc SANTRÉ souhaite aménager prioritairement 6 entrées de Lille pour les vélos, la première ayant été le pont Leon Jouhaux...Seule une volonté politique forte pourra permettre le développement de l'usage du vélo. Nos voisins du Nord l'ont compris ... il y a plus de 30 ans.

**Philippe Delrue** correspondant local de l'ADAV Lammersart

### 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

#### Lammersart Cycles

11, rue du Bourg  
 59 130 Lammersart  
 Tél. 03 20 93 99 38

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

#### VANDERDONCKT FONTAINE

Cycles Peugeot  
 1 et 3 rue Roger Salengro  
 59260 HELLEMES  
 Tél. : 03.20.56.52.66

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

#### Cycles et Motos Neufs-Occasions Alain PEUCELLE

22, boulevard Clemenceau  
 59 700 MARCQ-EN-Barœul  
 Tél. : 03 20 72 62 22

6% sur achat de vélo  
 10% sur les pièces (hors promotion)

#### Cycles FALLET

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

Remise

#### Cycles BONDUE

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

10% sur accessoires et vélos

#### Cycles-cyclos-scooters Peugeot-MBK Michel WICQUART

12, rue A.Baillly  
 59700 MARCQ-EN-Barœul  
 Tél. : 03.20.98.32.40

Remise

#### VANDERDONCKT

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

10% accessoires  
 5% sur les 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)

# Paris-Plage, Lille sur goudron, et moi sur mon vélo

L'an dernier, le lobby automobile parisien avait tout fait pour décrier l'interdiction des voies sur berges aux véhicules motorisés. On aurait pu craindre que la municipalité parisienne ne cédât à ces pressions. Il n'en a rien été.

**A**u contraire, les élus -peut-être par provocation- ont joué à fond le jeu de leur utopie en épandant du sable et en disposant des palmiers. C'est amusant qu'il ait fallu user d'un artifice, bref nier le réel pour faire admettre cette réappropriation de l'espace public par les hommes et non par les voitures. Le jour où l'on aura laissé l'herbe réinvestir les lieux (à l'exception d'une bande de bitume pour les cyclistes et les rollers!!), où les arbres ne seront pas des palmiers en pot mais des platanes plantés en terre, où les voies sur berge seront ouvertes toute l'année aux piétons et aux cyclistes, les choses auront vraiment changé!!

A Lille, nous restons loin des utopies, des ambitions et même des réalisations. Le Plan de Déplacements Urbains fécondé par la Métropole en union avec les associations promet d'être un beau bébé. Mais il semble être trop gros pour LMCU. Elle n'arrive pas à en accoucher. Elle a même pratiqué un avortement vélocipédique en demandant au Conseil Général de ne pas faire advenir la piste cyclable qui devait voir le jour à Wambrechies. Le Maire de cette ville, mauvais père ne s'est pas contenté de ne pas vouloir reconnaître cet enfant, il l'a tué dans l'œuf. Quand il n'est pas trop tard pour agir, à l'ADAV nous usons de forceps pour mettre au monde ce plan cyclable, mais cela ne suffit pas. On réussit juste à extraire une main ou un pied, le bébé ne suit pas !

C'est ce qui s'est passé à Lambersart et à Lille. Après un tracé sauvage de bande cyclable par l'ADAV, une piste cyclable a vu le jour sur le pont de l'avenue Léon Jouhaux. Faudra-t-il se battre sur chacune des réalisations prévues pour les faire aboutir ? C'est impossible et le résultat n'est même pas sûr. A ma connaissance, cette bande cyclable n'a pas été poursuivie jusqu'à Lambersart et il aura fallu trois ans et deux manifestations pour que le prolongement du contresens

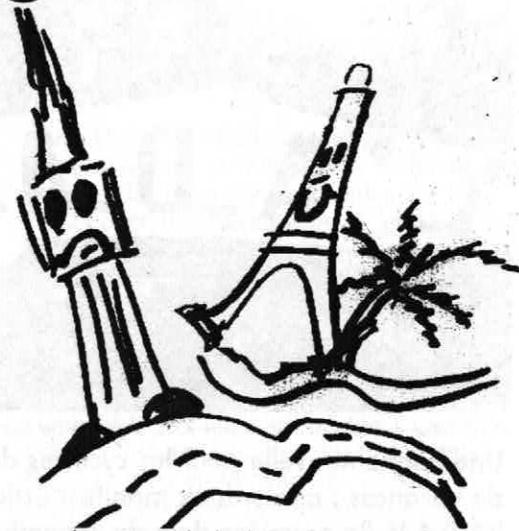
cyclable rue Solferino soit enfin réalisé cet été.

La seule solution est de ne pas trop compter sur les élus pour voir évoluer la situation. Tant mieux si l'on se réveille un jour en voyant des pelleteuses creuser des souterrains sous les axes à grande circulation, des bulldozers raser les îlots de séparation, les peintres s'activer pour tracer des bandes cyclables, des barrières filtrantes interdire l'accès de la grand place de Lille aux voitures, un décret autoriser le transport des vélos dans le tramway.

## Transporter sa bande cyclable

Pour l'heure, il nous faut nous adapter. Roulons donc au milieu des voies pour ne pas être coincés contre le caniveau quand un îlot séparateur existe,

adaptons un écarteur pour transporter sa bande cyclable avec soi et si l'on en a les moyens, procurons-nous un vélo pliant pour qu'il puisse être embarqué dans les transports en commun. Je viens de m'y résoudre après que Lille Métropole eut refusé d'accéder à notre demande de dérogation à l'interdiction du transport des vélos dans le tramway le 22 sep-



tembre, jour de la journée sans voitures que nous fêterons cette année à Tourcoing et à Roubaix.

Quand je vois une maman inquiète circuler à vélo avec des enfants casqués qui la suivent à bicyclette dans la jungle des villes, j'y vois l'exemple à suivre et j'ose croire qu'un sentiment de honte doit affecter les techniciens de Lille Métropole qui les dépassent en voiture. Le fait que les enfants portent un casque vaut message. Il signifie: « **je ne suis pas une mère irresponsable qui expose ses enfants au danger de la circulation, je suis même pleinement consciente des dangers qui existent puisque je fais porter un casque par mes enfants, mais je vous en prie, automobilistes, respectez-nous! élus, agissez pour que je n'aie plus la trouille! Vous voyez bien que si je me déplace à vélo ici, ce n'est pas pour m'amuser, c'est parce que le vélo est un vrai moyen de transport, pratique, disponible, efficace en ville et bon marché!** ».

Jean-Pierre VERHILLE

## Le bon sens du contresens

**E**n rangeant les archives sonores de nos manifestations, j'ai réécouté cette déclaration prononcée par Philippe Tostain (ancien Président de l'ADAV) pour France Bleu Nord lors de la manifestation pour des contresens cyclables à Lezennes en 2000. Tout est dit dans cette remarquable analyse !

Le sens unique rallonge la distance du cycliste, donc ne favorise pas le vélo. En fait, il est plus sûr et plus agréable pour un cycliste de croiser une voiture que de se faire doubler par une voiture dans une rue relativement étroite. Voilà l'intérêt du contresens.

Si vous avez une voiture qui arrive à 50 à l'heure, qui freine derrière vous, que vous entendez gronder et puis qui va trouver à un moment un espace où elle va vous doubler, bon évidemment vous avez peur, surtout que vous ne la voyez pas ! Par contre si vous avez la voiture en face de vous, il est évident qu'elle va ralentir et à ce moment-là, on se croise à allure modérée et il n'y a pas de problème.

Il n'y a pas de rue où c'est trop étroit. Quand deux voitures ont du mal à se croiser et qu'il y en a une qui s'arrête, personne n'est choqué, alors pourquoi serait-on choqué par un cycliste qui croise une voiture à 10 à l'heure ?

Jean-Pierre VERHILLE

# Contresens cyclable rue Solferino : Enfin !



Manifestation de l'Adav du 16 Décembre 2000, angle rue Gambetta et Solferino

**Une bonne nouvelle pour les cyclistes de retour de vacances : après deux manifest'actions de l'A.D.A.V. (la première date de novembre 1998) et plus de quatre ans de réunion, de concertation, de courriers, le contresens cyclable de la rue Solferino a été réalisé cet été 2002. Au vu de l'énergie dépensée par l'association, la réalisation de cet aménagement était devenue emblématique.**

Véritable faille spatio-temporelle dans le trajet du cycliste lillois venant de la place Sébastopol, ce tronçon aménagé de la rue Solferino permet de rejoindre la rue Gambetta et la rue Deconinck et évite le passage par le Bd de la Liberté, particulièrement inadapté aux non-automobilistes. De plus la circulation des vélos se fait derrière la file de stationnement. Il n'y a donc pas de conflit possible avec les voitures roulant en sens inverse. Cependant, gare aux piétons et aux sorties de garage : il faudra encore du temps avant que tout le monde ait le réflexe de tourner la tête du côté des cyclistes à contresens.

La taille de la chaussée a été réduite et le nombre de voies auto a été ramené à deux

tout le long de cet aménagement, le tourne-à-gauche pour rejoindre la rue Inkermann ayant été supprimé. Cet ensemble d'éléments devrait inciter les automobilistes à lever le pied. La largeur de la rue Solferino ne permettait pas de créer à la fois un contresens et une bande cyclable à moins de réduire les trottoirs... ou de supprimer une voie automobile supplémentaire!

## Et maintenant ?

Un contresens cyclable c'est simple et peu onéreux. Dans les petites rues,

zones 30, voies de dessertes, qui constituent plus de la moitié du réseau viaire lillois, aucun argument sérieux ne justifie les sens uniques imposés aux cyclistes. Les contresens permettent d'offrir très rapidement plusieurs kilomètres d'itinéraires cyclables, facilitant les déplacements, l'accès aux commerces et aux services, pour une plus grande qualité de la vie.

Plus que quelques réalisations exemplaires disséminées dans la ville (Ponts Léo Jouhaux et Léon Lagrange, Solferino), c'est la mise en place d'un véritable réseau cyclable continu et au maillage suffisamment fin qu'attendent les lillois pour se remettre en selle.

Aussi l'A.D.A.V. espérait-elle, à cette rentrée de septembre, commenter non seulement la qualité de la réalisation du contresens de la rue Solferino bien sûr mais aussi celle d'autres réalisations en projet depuis le Groupe Travail Vélo du 28 février dernier: les rues Jeanne d'Arc, Molière, du Port, Angelier, Delesalle, Masséna, Jean Jaurès, des Montagnards, du Magasin, Saint-Sébastien et du Pont Neuf.

Malheureusement, six mois après, tous ces aménagements sont restés à l'état de projet: soit les services techniques de LMCU ne retrouvent pas les plans (rue Jeanne d'Arc), soit ils ne trouvent pas les solutions techniques pour faire circuler les cyclistes à contresens (rue Masséna, rue des Montagnards) ou soit ils ne trouvent pas le temps.

"Strasbourg ne s'est pas fait en un jour"... Mais à ce rythme, il faudra encore cinq ans pour réaliser ces dix premières demandes. Malgré la volonté affichée de l'adjoint aux déplacements de faire avancer le vélo à Lille, il semble que certains participants du Groupe Travail Vélo jouent la montre et que le vélo ne fasse toujours pas vraiment partie de leurs priorités.

**Julien Dubois**



## suivi du G.T.V.

### Rue Faidherbe

Cette rue doit être réaménagée. Le projet initial prévoyait deux voies de circulation de 3,20 mètres avec des bandes cyclables de 1,5 mètres et des trottoirs élargis avec la suppression totale du stationnement sur cet axe. Anticipant le risque de voir s'instaurer un stationnement permanent (et illégal !) sur les bandes, l'adjoint a proposé à l'A.D.A.V. que les cyclistes circulent non sur une voie spécifique mais sur les trottoirs protégés par des potelets. Les trottoirs seront donc encore élargis pour accueillir les cyclistes et cet aménagement ne sera pas obligatoire.

L'ADAV est d'accord sur le principe à condition qu'elle soit étroitement associée à la réflexion sur les entrées et les sorties de cet aménagement : réinsertion dans les carrefours, suppression des bordures...

### Boulevard Carnot

La bordure dangereuse qui avait fait l'objet d'une manifest'ation de l'A.D.A.V. en octobre 2001 n'a toujours pas été aplanie. A l'époque, pendant notre chantier cyclomobile, un serveur du café faisant l'angle avec la rue de la Clef était spontanément venu à notre rencontre pour nous expliquer qu'il ne se passait pas une semaine sans qu'un cycliste ou un deux-roues ne chute à cet endroit.

### Rue du Luxembourg

Sans que le sujet n'ait été abordé une seule fois au **Groupe Travail Vélo**, les cyclistes ont été relégués sur une piste bidirectionnelle peinte sur le trottoir, au détriment des piétons. De plus la réinsertion de cet aménagement sur la rue du faubourg de Roubaix est mal conçue : les cyclistes perdent leur priorité et les entrées et les sorties de cette piste sont plus dangereuses qu'avant. Pas de panique ! Le but n'était pas d'améliorer l'existant pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs et plus rapides mais de débarrasser la chaussée de la piste à contresens pour créer une file de stationnement automobile.

**Julien D**

## Les déplacements à l'horizon 2015 :

## «On a fait fausse route, mais on maintient le cap !»

## Un constat d'échec

Ce constat d'échec figure en page 134: En trente ans, les déplacements en voiture ont été multipliés par trois (60% des déplacements). Dans le même temps, malgré les milliards engloutis par la construction du métro, la part des transports en commun s'est stabilisée (8%) tandis que le vélo est passé de 12 à 3 % des déplacements et la marche de 38 à 29 %. La comparaison avec les Pays du Nord est cruelle puisque la part du vélo dans les déplacements y est comprise entre 20 et 30%, tout comme celle des transports en commun.

Les méfaits de la domination de la voiture sont reconnus puisque le SDDU affiche pour objectif une «réduction de la circulation automobile au profit des modes alternatifs d'accès et de déplacements internes».

## Quelques mesures en faveur des transports en commun

Des lignes de bus à haut niveau de service, la création de «tram-trains» pouvant emprunter les voies ferrées, l'adjonction d'une voie supplémentaire entre Loos et Haubourdin, une rocade ferroviaire entre Saint-André et Santes, l'amélioration de l'offre de stationnement-vélos constituent des mesures intéressantes et moins dispendieuses que la construction de nouvelles lignes de métro.

Le schéma directeur parle d'une «tarification adaptée». C'est vrai que le coût du ticket Transpole est un frein à l'utilisation des transports en commun quand on voyage sur de courtes distances ou à plusieurs. Mais sur ce point, la formule est floue et laisse même craindre des augmentations !

## Peu d'engagements concrets en faveur de la bicyclette et une diminution des déplacements à pied !

Certes, à l'horizon 2015, le SDDU ambitionne de doubler la part du vélo dans les déplacements, mais passer de 2 à 4 %. nous laisse loin de ce que l'on voit en Hollande. En outre il prévoit une diminution décevante de l'usage de la marche (de 29 à 25%)! Il s'engage à suivre dorénavant l'article 20 de la loi sur l'air \*. Respecter la loi paraît la moindre des choses, mais cela n'a pas toujours été le cas\*\* !

Il prévoit en page 147 la construction de 400 kilomètres de pistes cyclables. On applaudit des deux mains, mais sur le terrain, on constate que depuis le vote du Plan de déplacements Urbains en juin 2000 seuls une dizaine de kilomètres de pistes cyclables ont été réalisés (hors Parc de la Deûle). Lille Métropole doit donc rapide-

ment changer de braquet pour tenir ses engagements!

La complémentarité vélo+transport en commun est certes mentionnée, mais rien ne figure concernant l'embarquement des vélos dans le tramway. En outre, alors que sur les autres dossiers transports, on sait à quoi s'attendre pour 2006, pour le vélo, on reste dans le vague. La carte du Schéma Directeur vélo ne figure même pas dans le document consultable en mairie. On nous renvoie enfin à la carte du P.D.U... alors qu'un amendement l'avait rendue facultative. Il n'y a pas non plus de calendrier, même approximatif de réalisation..

On peut même redouter une dégradation des conditions de circulation à pied ou à vélo puisque la construction de rocades et d'autoroutes créera des coupures dans les voiries secondaires et obligera piétons et cyclistes à des détours. Rien ne figure dans le schéma directeur pour demander à ce que des passerelles ou des passages souterrains maintiennent intacts les cheminements piétonniers et cyclables actuels. La leçon de la mise à deux fois deux voies de la RN 41 n'a pas été tirée.

On compte beaucoup sur les zones trente pour pacifier la ville. C'est bien, mais on ne préconise pas le développement des contresens cyclables.

## Et pour les voitures et les camions, que fera-t-on ?

On continue comme avant pardi ! Le préambule qui figure en page 89 et qui dit qu'«il faut réduire la circulation automobile au profit des modes alternatifs d'accès et de déplacements internes» est une phrase creuse qui a permis aux élus communautaires de garder bonne conscience au moment du vote, tout comme le fait d'envisager à terme le ferroutage ou la mise à grand gabarit du canal Seine-Nord. Pour l'instant, on ne veut pas réduire les déplacements individuels motorisés puisqu'on prévoit la création de nombreuses voies nouvelles, notamment des jonctions et des contournements de toutes sortes.

Le Schéma Directeur avait été invalidé au motif que le contournement sud de Lille traversait les champs captants? Qu'importe, on fera passer la rocade un peu plus au sud!! La RN 41 avait été mise à deux fois deux voies comme alternative à l'A 24 ? C'était pour faire plaisir à Marie-Christine, aux Verts et à certains maires. Il est temps de redevenir sérieux. L'A.24 se fera. Pour calmer les riverains il suffit de dire que ceci est imposé par l'Etat.

- «Maintenant que la gauche est écartée du pouvoir, c'est moi, Marc-Philippe Daubresse qui prendrai le relais de ce double dis-

cours. Et c'est très facile de changer de casquette : à Paris je demande à Gilles de Robien de programmer rapidement la construction de l'autoroute A 24 et à Lille je dis que c'est vraiment dommage, mais que je n'y peux rien, que c'est l'Etat qui me l'impose! Mes électeurs n'y verront que du feu. Si l'argument ne suffit pas, j'ajouterai en m'efforçant ne pas rire que c'est pour des raisons de sécurité, car l'autoroute A 1 est vraiment trop dangereuse et que la lutte contre l'insécurité routière est une priorité\*\*\*! Et puis, en fronçant les sourcils, je taperai du poing sur la table en disant que si l'autoroute est construite, il faudra absolument veiller à préserver l'Environnement dans la zone traversée (là je devrai répéter un peu pour garder mon sérieux!).

J'ai une autre très bonne idée: je dirai que ces projets routiers sont destinés à limiter la place de la voiture en ville, qu'on n'aurait jamais dû construire le Boulevard Périphérique Est en plein Lille. J'aurai tous les citadins avec moi!! Et puis c'est vrai, il n'y a pas de raison: pourquoi ne polluer que les centres-villes? C'est la grande nouveauté du Schéma Directeur: avec les contournements, rocades et autoroutes en tous genres, dans un souci d'équité, nous polluerons aussi la périphérie de la Métropole. Entre nous, regardez la carte. L'autoroute A 24 ne servira à rien: elle sera parallèle à la RN 41 et à la rocade Nord-Ouest, à quelques kilomètres près. Elle n'est pas loin non plus de l'A 1 au point qu'on a même failli l'appeler «Autoroute A1 bis»... mais en matière de communication c'était vraiment maladroit. La bonne idée est de l'appeler A24, pour faire croire que c'est un autre axe. Avec l'A 24 donc, je continue la politique du tout-voiture initiée par Pompidou, je pollue les périurbains, je prépare le terrain pour de futures zones industrielles à proximité des échangeurs et vive l'Europe et le réchauffement de la planète qui nous fera faire des économies d'énergie et noiera nos concurrents hollandais !»

J-P Verhille

\*\*A compter du 1<sup>er</sup> 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" (article 20 de la loi sur l'air).

\*\* L'ADAV est en procès contre Lille Métropole pour non application de la loi sur l'air. En outre, en 2001, Monsieur Janssens, Maire de Wambrechies et Vice-Président de Lille Métropole chargé des infrastructures avait demandé au Conseil Général de ne pas construire la piste cyclable prévue sur la voie de contournement de Wambrechies.

\*\*\* Cf page 152 : Il faut «sécuriser l'A 1 en passe de saturation».

**OUF** L'Auto-Journal est moins hostile au vélo que l'Automobile Club.

Pour preuve, voici un article paru en page 17 du numéro 588 de cette revue et intitulé :

**Les bonnes idées ne datent pas d'hier.**

"En consultant les archives de la commission européenne à Paris, nous sommes tombés sur un document intéressant qui, avec le recul, fait sourire ou surprend. Il s'agit d'un rapport du Parlement européen datant de 1984, rédigé par Pierre Baudis, député européen de 1979 à 1984, membre de la Commission des transports à Bruxelles et ancien maire de Toulouse."(...)

D'autres, plus sérieux, sont encore malheureusement

d'actualité. Pierre Baudis préconisait à l'époque une meilleure formation à la conduite et un enseignement dans les écoles, la construction de pistes cyclables "comme il en existe au Danemark ou au Pays-Bas" ou encore "l'éclairage approprié des routes, des croisements, des virages dangereux et des cotes". Dix-huit ans plus tard, il semblerait que la plupart de ses recommandations soient restées lettres mortes. Hélas !

Jean-Dewavrin

**PAS DE CHANCE !**

Sur une documentation de l'ADEME destinée à promouvoir l'ouvrage sur les contre-sens cyclables, il est écrit "80 à 90% des rues à sens unique peuvent être soit remises à double sens, soit dotées de contre-sens cyclables."

Vu l'engouement du service voirie de L M C U pour ce type de réaménagements, il faut croire que les 10 à 20% de sens uniques non modifiables de France se trouvent dans notre communauté urbaine !

Jean-Dewavrin



**LOGIQUE**

Sur la même documentation de l'ADEME figure le chapitre

suivant : **Pourquoi réaliser un contresens cyclable ?**

L'étude démontre que les sens uniques profitent exclusivement aux automobilistes et seulement à court terme. Les cyclistes sont, en revanche, très pénalisés : allongement des parcours, vitesse réduite, durée des déplacements augmentée et insécurité routière accrue. Et les piétons et usagers des transports publics n'en tirent pas vraiment d'avantages."

Vu l'analyse, il n'est pas étonnant que le service voirie de L M C U soit hostile ou réticent aux contresens cyclables ! Je finirai par croire qu'ils sont plus motivés et compétents pour diminuer le trafic cycliste que le trafic automobile

Jean-Dewavrin

**A.A.V.B.D**

L'Association d'Aide aux Voleurs de Bicyclettes en Difficultés

recommande aux cyclistes généreux : de ne pas utiliser d'antivol...

...de ne pas accrocher leurs vélos à un point fixe bien ancré dans le sol.

Si tel n'est pas le cas, elle préconise l'emploi d'antivol de mauvaise qualité vendus généralement pas chers (moins de 30 euros) et facilement sectionnables.

Roues, selles et autres accessoires à démontage rapide sont des cadeaux qui font toujours plaisir.

N'hésitez pas, laissez les sur votre bicyclette !

Accrochez uniquement le vélo par la roue avant ou la selle qu'il est aisé de se procurer sur une autre monture.

Un vélo sur deux étant volé dans un lieu privé, chez vous, au travail, chez des amis, n'accrochez pas vos bicyclettes.

L'AAVBD remercie tous les

cyclistes qui appliqueront les conseils ci dessus.

Pour que les voleurs de bicyclettes ne connaissent plus la précarité, soyez généreux et n'appliquez surtout pas les mesures contre le vol préconisées par l'ADAV.

Jean-Dewavrin



**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 individuelle .....14 euros
- Adhésion chômeur ou étudiant .....8 euros
- Adhésion couple .....25 euros
- Adhésion famille ..25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros; 5 personnes = 27 euros ...)
- Membre de soutien .....25 euros
- Association .....25 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 de .....euros à l'ordre de L'ADAV.

Je souhaite recevoir un reçu.

Prénom : .....

Nom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville .....

Profession .....

Téléphone : .....

Courriel : .....

Date de naissance : .....

**BOUM**

La voiture, c'est comme la bombe atomique, c'est lorsqu'elle aura détruit la planète que l'on s'apercevra qu'on pouvait très bien s'en passer ! (Ce message ne s'adresse pas aux personnes handicapées ou ayant occasionnellement des difficultés physiques pour se déplacer). J.D

**VE - LOT**

Philippe Caquant est devenu depuis peu correspondant de l'ADAV dans le Lot. Philippe, à quand une TGV à Saint-Céré ? !

J.M



## ANTI-BOUM Devis de l'écarteur de danger commandable à distance (exclusivité ADAV)

Ecarteur	5,50 euros
Commande de dérailleur + câble	5,50 euros
Gaine	1.50 euros
Roulement	1.50 euros
Ressort	1.25 euros
Cavaliers filetés (serre-câbles)	1.25 euros
Vis CLB	0.61 euros
Vis bloc câble	0.53 euros
Boulon Hm8x60 + 3 écrous	
Boulon Hm5x25 2 boulons Hm5x20 Alu	3.36 euros
<b>Total</b>	<b>20,00 euros</b>

Avertissement : ce produit est réservé uniquement aux adhérents de l'ADAV à jour de cotisation. Il appartient à l'utilisateur de s'assurer de la conformité du produit vis-à-vis de la loi.

Le concepteur-réalisateur du produit ainsi que l'ADAV déclinent toutes responsabilités en cas d'accident ou d'altercations avec d'autres usagers de la route ainsi que sur les différents lieux de stationnements du véhicule ainsi équipé. Ce produit ne peut pas être vendu par correspondance.

Montage uniquement chez le concepteur-réalisateur ! En cas d'insatisfaction, possibilité de remboursement sous réserve de restitution du produit en parfait état dans les trente jours qui suivent le montage ( la cotisation à l'association n'est pas remboursable).

Jean-Dewavrin

## CA M'ENERVE !

Face à l'augmentation de la pollution en ville, aux dérèglements climatiques, au réchauffement de la planète et à l'épuisement des ressources naturelles, les journaux ou les hommes politiques préconisent une « réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit des transports en commun ». Quand on entend cela à la télé ou à la radio, on attend souvent la suite en vain et on rajoute en hurlant « et-du-vé-lo ! » car le vélo est le grand oublié de ces solutions alternatives !

Quand la phrase émane d'élus à la langue de bois que leur chauffeur attend au pied de la maison de la radio en faisant tourner le moteur pour que la climatisation fonctionne, je me résigne. Mais quand cet oubli émane de connaisseurs ou de partenaires, j'avoue que je suis doublement agacé.

Dans cette rubrique du « qui aime bien châtie bien », j'en veux au candidat Vert de ma circonscription (Lomme-Armentières). J'en veux parfois à Nord-Nature (qui ces derniers temps oublie moins souvent de parler du vélo dans son bulletin, tant mieux !). J'en veux au journal de mes fils « l'Actu » qui doit parrainer la journée sans voitures et qui prépare un numéro « spécial vélo » en collaboration avec la Fubicy... mais qui dans celui du 17 juillet sur « la terre en danger » oublie de conseiller de circuler à vélo à Damien (14 ans) qui demande comment « limiter le gaspillage des ressources au quotidien »!

JPV

## Ca bouge à Tourcoing

Après des années d'immobilisme en matière de politique cyclable, la ville de Tourcoing s'est réveillée avec l'arrivée d'une nouvelle équipe municipale

Depuis les dernières élections municipales l'ADAV participe régulièrement à un Groupe de Travail Vélo avec l'élue en charge de la Circulation et de la Voirie, Monsieur Robert N'Gimbi et les techniciens de la ville et de Lille Métropole Communauté Urbaine.

L'adoption de contresens cyclistes rue des Caliers (entre les rues Famelart et Victor Hugo), rue Léon Salembien, rue Carnot, rue des Piats (entre la rue du Tilleul et Winoc Chocqueel). Des contresens sont également étudiés rue de Tournai, rue du Tilleul, rue du Château et rue Famelart.

Outre ces aménagements spécifiques réclamés à corps et à cris dans l'ensemble de la métropole, les rues suivantes seront pourvues de bandes cyclables : rue Thiers, place de la

## REVELATION Après dix ans de militantisme à l'ADAV, je viens enfin de comprendre pourquoi les techniciens urbains font si peu d'aménagements cyclables.

La raison est toute simple : ils nous aiment !

Comme ils savent que, en cas d'accident, piétons, rollers et cyclistes paient souvent de leur santé, parfois même de leur vie, ils évitent de réaliser tout aménagement qui pourrait inciter ces usagers vulnérables à se déplacer.

Pour les piétons, la méthode consiste à rallonger les parcours en supprimant certains passages protégés et en créant des nouvelles voies rapides (par exemple : le nouveau périphérique).

Pour les cyclistes, le rallongement de parcours est aussi obtenu en mettant les rues en sens unique.

Il est vrai que, au vu du comportement de certains automobilistes, une augmentation conséquente du trafic cycliste risquerait, au moins dans un premier temps, d'entraîner une augmentation même modérée des accidents impliquant des cyclistes. Visent-ils l'objectif "Zéro cycliste en ville = zéro cycliste accidenté" ? Je l'ignore. Néanmoins, tout semble fait pour que les vélos des cyclistes potentiels restent dans leurs garages, leurs caves ou leurs greniers et que ceux des

cyclistes téméraires ne sortent pas trop souvent.

Aussi font-ils leur maximum pour en faire le minimum pour les cyclistes.

Peu importe si cette orientation a pour effet d'accroître la circulation automobile et sa pollution, ils nous aiment !

Peu importe si cette pollution provoque des bronchiolites chez les bébés, ils nous aiment !

Peu importe si cette pollution est à l'origine de nombreuses crises d'asthmes, ils nous aiment !

Peu importe si le nombre d'heures perdues dans les embouteillages par les automobilistes augmente, ils nous aiment !

Peu importe si le montant exorbitant consacré aux voies rapides et rocades grève lourdement le budget de la communauté urbaine, ils nous aiment !

Peu importe si les bus se voient de plus en plus empêtrés dans les bouchons aux heures de pointe, ils nous aiment !

Devant tant d'amour, je reste muet d'admiration même si parfois j'ai envie de crier "Non mais ça va pas, la tête !".

Jean-Dewavrin

## TROC Echange budget vélo L.M.C.U. contre budget voiture L.M.C.U.

Faire proposition à l'A.D.A.V.

### Du nouveau chez les marchands de cycles.

Dans plusieurs petits commerces de la métropole, il est désormais possible d'acquérir de véritables vélos de ville (type hollandais). Ils sont équipés de dispositifs de vitesse dans le moyeu, de carter protégeant entièrement la chaîne et de freins à tambour ou système similaire. Les prix affichés sont

identiques à ceux proposés en Belgique et en Hollande et varient entre 300 et 600 euros suivant les marques et les modèles. Les vœux de notre ancien président Frédéric Héran (Heurovélo n° 5, 1993) ont été exaucés. Pour découvrir ces merveilleux engins, rendez-vous chez nos amis vélocistes. Liste des commerces concernés disponibles à l'ADAV.

Jean-Dewavrin

Ce travail de concertation devrait bientôt se concrétiser par

Victoire, rue de Turenne, rue des Ursulines, rue Sasselange, rue Painlevé.

Les premières réalisations doivent voir le jour pour la journée "en ville sans ma voiture" le 22 septembre. Ce sera aussi l'occasion de découvrir un point de location de vélos sur la Grand' Place.

D'autres projets d'aménagement cyclables sont aussi à l'étude, notamment le prolongement de la piste du Grand Boulevard jusqu'au Centre Ville.

**Tourcoing nouvel eldorado des cyclistes au quotidien ? L'avenir nous le dira bientôt !**

Michel Anceau

## Agenda

● **Samedi 14 septembre 2002 10h30**  
**1er Groupe de travail Aménagements**

MNE, rue Gosselet, Lille

● **Mercredi 18 septembre 2002 20h**

**"C.A.":** (en principe tous les premiers mercredi de chaque mois.) 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 22 septembre 2002**

**Journée sans voiture**

plus d'informations en page 3

● **Mercredi 6 novembre 2002 13h30**

**Remise du trophée du vieux clou rouillé à la DDE**

plus d'informations en page 4

● **samedi 9 novembre 15h>xxh**

**Fête Anniversaire de l'ADAV**

Cinéma l'Univers, rue Danton à Lille ; plus d'information en page 3. Au programme :

balade, 2 séances de cinéma, un buffet

**nous avons besoin de volontaires**, 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 !

## Concertation

**La première réunion de l'Atelier Urbain de Proximité concernant la requalification de JB Lebas en espace vert a eu lieu le 26 juin dernier**

# JB Lebas : la mort d'un parking

Les élus présents, Martine AUBRY, Eric QUIQUET et Marc SANTRE ont rappelé qu'aucun projet final concernant l'aménagement de l'espace vert lui-même n'était arrêté. Par contre, ils ont réaffirmé que l'emprise de ce nouveau parc urbain réduirait la trop grande place laissée à la voiture: adieu donc le bucolique parking sauvage et ses 900 voitures et finies aussi les 5 voies centrales en sens unique qui ont laissé perplexes et muettes d'effroi plusieurs générations de cyclistes et de piétons. En lieu et place, un parc urbain de 5 hectares, d'un seul tenant. Les actuelles voies latérales seront maintenues.

## Psychodrame chez les petits commerçants

Les participants à cette réunion publique, très nombreux, ont très majoritairement soutenu les élus dans leur volonté de transformer JB Lebas en espace vert. Le représentant de l'union commerciale de Lille Saint-Maurice et un petit commerçant du Vieux-Lille étaient quand même venus défendre l'idée de la création d'un parking souterrain sous

# Journal dérailleur l'HeuroVélo

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 numéRO : 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, JF Charvet, Philippe Del-

rue, Jean Dewavrin, Julien Dubois.

Eric Dussoliers, Yves Maerten,

Les articles parus dans l'HeuroVélo sont

publiés sous la responsabilité de leurs auteurs

et ne sauraient engager l'association ADAV.

Imprimé par Technipro.

Tirage : 600 exemplaires

Les articles pour le prochain HeuroVélo doivent nous parvenir avant le mercredi 4 décembre 2002

l'espace vert (!) et proposer que « comme pour les arbres, à chaque place de stationnement supprimée en ville, on en crée une nouvelle ». Suite à ces deux interventions, un représentant de l'association des petits commerçants de JB Lebas a pris la parole pour protester contre... les propos de ses collègues ! Il a expliqué que les petits commerçants du secteur concerné n'étaient pas opposés à l'espace vert, conscients que cet immense parking sauvage n'était pas forcément favorable à leur activité. Cependant des négociations portant sur le nombre de places de stationnement sur les voies latérales après réaménagement sont en cours entre les services d'Eric QUIQUET et cette association. Concernant plus spécifiquement le vélo, rien n'est encore décidé mais la mairie envisage la création d'une voie en site propre traversant le parc réservée aux bus et autorisée aux cyclistes. Ce couloir bus ne règlera pas tous les problèmes des déplacements des cyclistes sur JB Lebas et les aménagements finaux en faveur des cyclistes devront donc encore être précisés lors des groupes de travail auxquels l'A.D.A.V. s'est inscrite.

Julien Dubois

semaine des transports publics

# Complémentarité Train+Vélo

**Les cyclistes de l'ADAV ont toujours souhaité avoir de bonnes relations de partenariat avec les responsables des réseaux de transports en commun.**

**Si nous avons été sensibles au fait de légaliser la montée du vélo dans les TER, nous regrettons que les wagons ne soient pas aménagés de manière plus confortable.**

Ceci pose de gros problèmes lorsque les trains sont très fréquentés. De plus, le train ne peut être attractif que s'il propose un meilleur cadencement. Un train toutes les 20 ou 30 minutes semble raisonnable. Actuellement, c'est loin d'être le cas. De nombreuses petites gares dans la métropole ne sont pas ou peu utilisées. Certaines gares sont équipées d'escaliers et ne proposent rien pour aider à porter le vélo, pas même de simples goulottes. Encore trop peu de gares sont équipées de parcs de stationnement vélos, notamment les gares les plus importantes : Lille, Arras, Douai, Valenciennes, Calais, etc. Un stationnement vélo gardé, une vélocation avec pourquoi pas, la possibilité de petites réparations nous paraissent nécessaires afin de développer l'intermodalité train+vélo.

**Alors qu'il faut moins d'une heure pour aller à Bruxelles ou Paris, pourquoi y a-t-il encore tant de résistances pour ne pas autoriser les vélos dans les TGV ?**

Nous allons dans le sens des bus pour que leur soient attribués davantage de sites propres.

Il ne nous paraît pas logique que les usagers des TC subissent les engorgements dus à un trop grand nombre d'automobiles. Il apparaît nécessaire de favoriser les TC, de les rendre plus attractifs en leur proposant des sites propres. Bien sûr, nous souhaitons pouvoir circuler dans les couloirs bus. S'il passe un bus toutes les 20 minutes, cela permet à de nombreux cyclistes de circuler sans problème.

Nous sommes intervenus lorsque le Conseil Général a proposé un choix d'arbus qu'il souhaitait mettre en place dans le département ; nous avons alors émis l'idée d'accompagner chaque arbus d'arceaux de stationnement, ce qui permettrait d'allonger le rayon de rabattement des usagers, de raccourcir la durée du parcours de l'usager. Idée trop neuve, qui n'a pas été suivie d'effet...

Bien sûr, nul n'oublie notre action dans le métro en décembre 2000 pour inciter Transpole à nous permettre de pouvoir monter le vélo dans les trams et métros. Un wagon du métro pourrait être aménagé de manière à permettre l'accessibilité de tout ce qui roule : personnes à mobilité réduite, poussettes, vélos... Les TCC ont proposé en septembre 2001 trois jours aux vélos dans le tram : essais concluants, à quand la pérennisation ?

**Si le vélo reste incontestablement le mode de déplacement le plus adapté à la ville, s'il nous apparaît nécessaire de favoriser les transports en commun et l'intermodalité TC+vélo, il reste qu'un gros travail de sensibilisation reste à faire auprès des administrations qui ont la compétence et la responsabilité d'améliorer la pratique de l'intermodalité.**

Philippe Delrue