

## Sommaire

**Vieux Clou rouillé 2002 : La Fubicy et l'ADAV disent «non» au mur de berlines !** p2

**LMCU oublie moins les vélos** p2

**«D.D.E» du Nord : appelez-la tout simplement «Dieu»** p3

**Budget vélo : L'Etat souffle le chaud et le froid** p3

**Cyclofiches de l'ADAV : soutenues par la Fondation de France** p4

**Droit au Vélo : On n'a pas tous les jours 20 ans "Super victime" est parmi nous !** p5

**Un budget pour le vélo** p5

**Lille en 2003, les grands travaux avant de grands aménagements cyclables** p6

**Haubourdin, ville cyclophile** p7

**Ados : à Beaucamps-Ligny, le vélo est de sortie...** p8

**D'une vocation à l'autre** p9

**Vélo de courses ou vélos de course ?** p9

**Tourcoing : Vélopolys ?** p10

**Lille centre : des contresens insensés** p10

**Lammersart : maison folie ou passerelle en folie?** p11

**Pollution en Weppes** p11

**Agenda** p12

**Offre d'emploi** p12

**Elle voulait voir la reine en petite reine** p12

## L'automne a été **é d i t o r i a l**

comme prévu dense pour l'ADAV : semaine de la mobilité à Tourcoing, journée sans voitures où l'ADAV était présente pour la première fois sur les 3 pôles de la Métropole, Lille, Roubaix et Tourcoing, manifestation pour "fustiger" la D.D.E. Nord avec comme récompense la remise solennelle du "Prix du Vieux clou rouillé" et enfin l'anniversaire des 20 ans de l'ADAV à l'Univers.

Si toutes ces manifestations ont connu des succès divers, il n'en demeure pas moins

ont le sentiment que les cyclistes doivent rester un simple groupe de contestation face aux aménageurs "distracts" et que tout dialogue constructif avec ceux-ci reste impossible face à l'aberration d'une ville livrée au "tout-bagnole".

Depuis la création de l'ADAV, les choses ont malgré tout évolué dans le bon sens : le vélo est de mieux en mieux reconnu comme réponse aux problèmes de mobilité urbaine, de pollution atmosphérique et de violence routière. De nouvelles pistes cyclables se créent, des projets innovants se montent (comme la mise à l'étude de

la possibilité de prendre le tram avec son vélo ou celle de pouvoir emprunter légalement les chemins de halage), et le nombre de

## le vél évé lue



que l'ADAV est devenu la référence majeure pour développer une politique cyclable cohérente avec l'ensemble des collectivités territoriales, Communauté urbaine de Lille, Département du Nord, Région Nord-Pas-de-Calais, DIREN, municipalités. Les multiples réunions auxquelles l'ADAV a participé ont permis d'avancer sur les différents dossiers concernant la place du vélo dans nos déplacements de tous les jours, en ville ou à la campagne (réseau des voies vertes).

Mais si l'optimisme reste d'actualité, nous devons rester vigilants et relancer régulièrement nos interlocuteurs qui nous ont fait des promesses.

C'est d'ailleurs parfois un dilemme pour certains membres de l'ADAV qui

cyclistes augmente peu à peu et plus encore quand il fait beau.

Il reste encore beaucoup à faire mais l'embellie est là et il convient ici de remercier tous ceux qui nous ont fait confiance pour faire avancer les dossiers qui concernent la pratique du vélo. Mais personne ne pourra nous empêcher de pousser une gueulante quand un accident dû à un mauvais aménagement survient ou quand on continue d'oublier les cyclistes lors des rénovations de voirie. C'est quand même notre privilège de cyclistes associatifs et celui-là, nous y tenons. Le rôle de l'ADAV n'est pas d'encenser les institutions, mais de travailler avec elles de manière constructive.

Yves Maerten

## La Fubicy et l'ADAV disent «non» au mur de berlines !

Le Prix du Vieux clou rouillé a été attribué en avril 2002 à la D.D.E du Nord pour la mise à 2x2 voies de la RN 41 (tronçon Englos- La Bassée, près de Lille). Dans les faits la première partie de ce réaménagement transforme un axe à trois voies en un mur de 6,5 kilomètres entr'ouvert par un échangeur où les passages protégés ont été grattés pour ne pas inviter les piétons à s'y promener et où les pistes cyclables sont interrompues.



La DDE du nord avait déjà failli voir la Déclaration d'Utilité Publique d'aménagement de cet axe invalidée par le Tribunal Administratif de Lille au motif que le problème de sa traversée par les piétons n'avait pas été étudié (deux lignes dans toute l'étude d'impact, alors qu'un paragraphe avait été consacré aux batraciens et aux rongeurs)... mais elle a eu gain de cause car nous n'avions pas prouvé que l'on pouvait encore être piéton! Elle s'est défaussée financièrement sur les collectivités locales (Conseil Général et Communauté Urbaine de Lille).

J-P V

## Communauté urbaine

### LMCU oublie moins les vélos

Nous sommes heureux de le constater : LMCU oublie moins les vélos lors des aménagements routiers.

L'avenue Oscar Lambret sera bordée d'une piste cyclable bi-directionnelle, franchement séparée de la chaussée par une imposante bordure (ce qui devrait, on l'espère, lui permettre de garder sa

vocation initiale et non d'être transformée en zone de stationnement).

Le contournement d'Englos, la création de la Voie Intercommunale Nord-Ouest (V.I.N.O) prévoient également la création d'une piste cyclable.

Bref, la loi sur l'air commence à être appliquée.

Certes des problèmes demeurent : pourquoi entrecouper ces pistes cyclables de «stop» à chaque intersection ?

L'usage et le code de la route ne prévoient-ils pas que le véhicule qui va tout droit a la priorité et que celui qui tourne doit céder le passage ? Mais non, sur la route, la loi du plus fort domine. L'aménagement ne facilitera pas la traversée des cyclistes, et pénalisera celui-ci, qui devra à chaque intersection ralentir, s'arrêter et relancer sa machine pour laisser passer les voitures qui tournent. Et sur l'avenue Oscar Lambret, les intersections sont fréquentes ! Sur la VINO, à Haubourdin, la piste cyclable bidirectionnelle changera de côté, ce qui à chaque fois rallonge le parcours et rend plus complexes les déplacements.

Toutefois, je le répète, l'avancée est réelle et la volonté

semble là. Nous sommes même montés au créneau contre une association de commerçants de Lambersart pour soutenir le projet d'aménagement de l'avenue de Dunkerque proposé par LMCU. Nous avons aussi pris l'initiative d'aller défendre devant les caméras l'aménagement du pont Léon Jouhaux critiqué par quelques automobilistes obligés de ralentir à cet endroit. C'est dire l'évolution de nos rapports !

Mais nous voudrions être associés en amont à cette conception d'aménagements cyclables pour éviter certaines maladresses (comme les bordures en entrée de piste) qui, trop nombreuses, nous ont conduits à contester devant le Tribunal Administratif de Lille l'aménagement de l'avenue Oscar Lambret. Plus largement, nous sommes désireux de «confronter la logique des usagers à celle des techniciens» comme le dit si bien

monsieur Vercaemer, Maire d'Haubourdin. C'est l'enjeu du «monsieur Vélo» que nous souhaiterions voir nommer à la Communauté Urbaine de Lille et de la Convention que nous espérons signer avec cette institution.

Le jour où on ne s'occupera plus de créer une VINO mais une passerelle au-dessus de la Deûle pour les piétons et les cyclistes du «Parc» à Haubourdin, par exemple ; le jour où les cyclistes auront droit à leurs propres grands projets communautaires d'aménagement et plus seulement à des mesures d'accompagnement lors de la réalisation de pénétrantes routières la petite reine aura parachevé sa conquête. Pour l'heure, après des décennies de régression, il nous faut considérer ces avancées en faveur du vélo qu'un budget spécifique devrait prochainement aider à concrétiser comme une étape engageante.

J-P V

### • SONNETTE

C'est l'unique objet du vélo (trop silencieux) destiné à faire du bruit. Obligatoire d'après le code de la route, elle doit être audible à cinquante mètres. Elle peut être chinoise, ou classique, simplifiée (elle n'émet alors qu'un petit "ding") ou sous forme de "ding-dong". cette dernière vous permet de réaliser de petites mélodies dont voici quelques exemples :

- ding ding dong
- ding dong ding ...ding dong
- ding dong ding dong ding dong (style pompier)
- ding dong ... ding dong ding ... ding dong

Des sonnettes allemandes se plaquent contre le pneu et produisent un son qui ressemble à un bruit de sonnette de porte de maison. Mais quel que soit son type, le son perçu n'est pas agressif et fait souvent sourire.

Jean Dewavrin



### • A.D.A.A.V

Attention les initiales de notre association sont aussi celles d'une autre association: L'Association d'Aide à l'Agriculture du Valenciennois . Aussi , pour r adh erer, envoyer bien vos chèques à l' adresse suivante : M.N.E 23 rue Gosselet 59000 LILLE

Jean Dewavrin



### • VITE DIT

Si la vitesse n'était pas un argument de vente, les véhicules motorisés seraient bridés.

Jean Dewavrin



# «D.D.E» du Nord : appelez-la tout simplement «Dieu»

Vélosophie

Toute-puissante, elle a d'abord eu le pouvoir de faire disparaître les piétons. En effet, attaquée par l'ADAV devant le Tribunal Administratif de Lille au motif que «L'Enquête d'Utilité Publique n'étud[iait] pas les besoins de traversée de la RN 41 pour les piétons, les cyclistes et les cavaliers», elle a affirmé que si elle n'avait pas étudié le problème des piétons, c'est parce qu'il n'y en avait pas <sup>(1)</sup>.

**P**our prouver ses dires, elle s'est appuyé sur une logique qui lui est propre, «S'il n'y a pas de trottoir, c'est qu'il n'y a pas de piétons!» (cherchez la faille dans le raisonnement !)

Pour confirmer cela, elle s'est appuyée sur une photo ...aérienne! Quand on est Dieu, on ne peut en effet voir les choses que de très-haut !<sup>(2)</sup>

Titillée par la Fubicy (Fédération française des usagers de la bicyclette dont l'Adav est membre) qui lui a attribué le prix du vieux clou rouillé, elle a comparé la situation des traversées avant et après travaux. Elle a cette fois fait disparaître des voies complètes qui coupaient la RN 41<sup>(3)</sup>. Je ne puis croire qu'il s'agisse d'un oubli car ces voies figurent sur le document d'information destiné au grand public pour l'informer des travaux <sup>(4)</sup>. J'en déduis que la DDE a fait disparaître les voies qui la gênaient comme elle avait fait disparaître les piétons. Dieu dit « Que la lumière soit ! » Et la lumière fut . La DDE, dit « il n'y a pas de piétons! » et il n'y a pas de piétons. J'en suis un pourtant, je le jure, mais je n'existe plus. en tant que piéton. C'est forcément vrai puisque la DDE l'a dit. Nous avons été entre 100 et 200 à manifester le

- Dieu dit :
- «Que la lumière soit !»
- Et la lumière fut.
- La DDE dit :
- «Il n'y a pas de piétons !»
- et il n'y a pas de piétons...

contraire le 16 juin 2001, mais nous n'existons pas. La DDE se tait sur certaines voies, et ces voies cessent d'exister. J'aimerais bien disposer de ses pouvoirs. Je rêve de pouvoir dire « il n'y a pas de voitures!! » et paf! il n'y a pas de voitures. Je vais essayer tiens !

Toute-puissante, la D.D.E a même gâché un peu de son pouvoir divin (au fait, elle s'en moque peut-être car il est illimité). En effet, elle a fait disparaître le cheminement de la rue Forte à Herlies, alors que le 1<sup>o</sup> mars 2002, Lille Métropole Communauté Urbaine a voté la réalisation d' «un passage inférieur à la RN 41 à la jonction de la rue Forte à Herlies et la rue de l'église à Wicres afin de rétablir un passage pour les piétons et deux roues». Elle l'évoque un peu plus bas dans la lettre. A-t-elle le pouvoir de faire réapparaître ce qu'elle a fait disparaître ?

Euh... En fait, je ne devrai peut-être pas trop faire le malin S'il prenait à la DDE, l'idée de dire : « l'ADAV n'existe pas » et que son service juridique farfouillait dans les archives juridiques de la Préfecture pour finir par s'apercevoir que notre association n'a pas d'existence légale ? Ou s'il lui prenait l'idée de déclarer que « Jean-Pierre Verhille n'existe pas » que deviendrais-je ?

Voilà, nous avons donné du temps à la

DDE pour évoluer sur ce dossier, pour nous proposer le rétablissement d'un franchissement supplémentaire (à Santes), faisant suite à ceux octroyés par le Conseil Général du Nord (on attend le vote!!) et par LMCU. On espérait de la DDE du Nord qu'elle portât au niveau national un amendement destiné à lutter contre les coupures que constituent les grandes infrastructures dans les déplacements de proximité <sup>(5)</sup>. Elle a utilisé ce temps pour manifester une fois encore sa toute-puissance. Dommage....

## DDE redescendue sur terre

Pendant ces six mois, elle a préféré nous ignorer, mais la remise du prix à monsieur Ménager en présence de France 3, de France Bleu Nord et de la Voix du Nord et de Nord Eclair devrait faire évoluer le dossier. L'entretien avec Monsieur Ménager nous a paru constructif... A moins qu'une fois de plus la D.D.E ne fasse le gros dos, laisse passer l'orage médiatique et compte sur le temps et l'usure...»

Jean-Pierre VERHILLE

(1) « C'est précisément le défaut de circulation piétonne sur le réseau routier qui explique que les rubriques de l'étude d'impact « analyse de l'état initial » et « analyse des effets sur l'environnement ne comportent pas d'études spécifiques à la circulation des piétons ». - Lettre du Préfet de Région au Tribunal Administratif de Lille en date du 2 juin 1999.

(2) « En ce qui concerne les voies transversales à l'itinéraire de la RN 41, je confirme qu'il s'agit de routes de rase campagne, dépourvues de trottoirs comme le montrent les photos reproduites dans l'étude d'impact... L'étude d'impact contient également des photos aériennes, F 33 à F36, qui illustrent le fait qu'il s'agit bien de routes de rase campagne dépourvues en fait de circulations piétonnes. » - Lettre de la Préfecture du Nord au Tribunal Administratif de Lille en date du 14 septembre 1999.

(3) Lettre du Directeur Départemental et Régional de l'Équipement au Président de la Fubicy en date du 16 avril 2002.

(4) « Mise à 2x2 voies de la RN 41, les engagements de l'Etat ». Aux pages 1 et 2, on peut voir les routes oubliées par la DDE dans la lettre envoyée à la Fubicy en réaction à l'attribution du prix du vieux clou rouillé. Ces routes sont à Hallennes, la RD 63 et le CD 207; à Santes, le CV 1 rue Clémenceau qui se prolonge sur l'ancienne voie ferrée devenue chemin de promenade et à Herlies: rue Forte).

(5) On avait même proposé un brouillon de décret clés en main. On le livre au hasard des ministres de l'Équipement et des DDE de France qui voudraient s'en inspirer pour améliorer la qualité de vie et la sécurité des piétons et des cyclistes.

## Budget

### L'Etat souffle le chaud et le froid

**L'Etat vient d'envoyer aux D.D.E de France une lettre leur demandant de prendre en compte les aspirations des cyclistes lors des aménagements de voirie. On ne peut que se réjouir de ce rappel à l'ordre des D.D.E qui s'accommode de la directive de 1995 sur la prise en compte des deux-roues dans les aménagements de voirie.. en ne l'appliquant pas.**

Une norme de panneaux de signalisation vient enfin d'être adoptée nationalement. C'en est fini du « chaque collectivité fait ce qui lui plaît » qui fait qu'ici les cyclistes disposent de panneaux en bois, là de panneaux bleus, plus loin d'indications en vert et très souvent de rien du tout. Cette mesure pourrait activer le développement des véloroutes : très souvent on pourrait requalifier en véloroutes jalonnées des petites routes de campagne très peu fréquentées.

On serait donc en droit d'être optimiste quant à la politique de l'Etat en faveur du vélo, malheureusement, un coup dur vient d'être porté à la mise en oeuvre des plans de déplacements urbains. L'Etat avait en effet voté un budget de 90 Millions d'Euros destiné à aider les collectivités locales à appliquer leurs P.D.U., mais cette somme vient d'être réduite à 13 Millions d'Euros. Le budget de l'ADEME vient lui aussi d'être amputé.

J.P.V

# Cyclofiches

## Soutenues par la Fondation de France

La réussite d'une politique d'aménagement cyclable ne repose pas seulement sur un schéma directeur dans un PDU et des réalisations cyclables à inaugurer, mais aussi sur une multitude de problèmes à régler sans cesse et partout : une bordure à effacer, un nid de poule à combler, une traversée de carrefour à traiter, un panneau manquant, un contre sens à créer, quelques arceaux à ajouter...

Elus et techniciens n'ont pas le temps d'arpenter sans cesse le terrain et ne mesurent pas toujours bien l'importance que nous, usagers quotidiens, donnons à ces «détails». D'où l'utilité des cyclofiches

et du rôle de médiateur de l'ADAV entre élus ou techniciens et usagers cyclistes. Pour soutenir la mise en place de cette concertation environnementale sur la communauté urbaine de Lille, la Fondation de France a décidé d'attribuer une subvention de 5 000 Euros à l'ADAV. Merci pour leur aide précieuse à Mathilde (de la mutuelle de services de la MNE) et à Jérôme lors de la réalisation du dossier de candidature.

Pour l'instant, 7 premières cyclofiches sur la centaine reçue à l'ADAV ont été remises à Marc SANTRE, adjoint aux Déplacements de Lille, lors du GTV du 16 septembre 2002.

### Cyclofiches sans réponses à ce jour :

- **cyclofiche n°2**  
aplanir la bordure au fond de l'impasse des Weppes.
- **cyclofiche n°3**  
aplanir la bordure de la rue du Cirque pour que les cyclistes venant de la rue Masurel et de l'impasse des Weppes aient accès au Parvis de la Treille.

### Cyclofiches traitées :

- **cyclofiche n°1**  
nid de poule à l'intersection des rues Inkermann-Châtillon. Pas de réponse mais travaux réalisés le 23/10/02.

- **cyclofiche n°4**  
aplanir bordure de l'entrée de zone 30 au bout du boulevard Carnot, derrière l'Opéra.
- **cyclofiche n°6**  
création d'une bande de présélection cycliste à gauche du tourne à droite boulevard Bigo Danel
- **cyclofiche n°7**  
boulevard de Belfort, à hauteur de la rue Jean Jaurès : réduire la largeur de l'îlot directionnel pour prolonger la bande cyclable.

- **cyclofiche n°5**  
pose d'un panneau à l'entrée de la rue Claude Bernard signalant le contre sens cyclable. Pas de réponse mais problème traité.

Les prochaines cyclofiches seront remises lors du prochain GTV du 16 janvier 2003.

Si vous êtes intéressés pour m'aider à recueillir, recenser ou faire des propositions : vous êtes les bienvenus : Signalez-vous.

Le classeur rassemblant toutes les cyclofiches est disponible au local.

**Renseignez-vous sur le répondeur de l'ADAV si vous pouvez nous accompagner.**

Julien Dubois

# Droit au vélo

## On n'a pas tous les jours 20 ans

Le samedi 9 Novembre, l'ADAV invitait tous les cyclistes, adhérents ou non, à venir fêter les 20 ans de notre association



Le Boulevard de la Liberté réservé aux vélos

La journée commençait par une balade réservée aux élus de Lille-Métropole entre la Mairie de Lille et la Mairie de Lambersart. Quelques élus (plutôt Verts) nous ont fait l'honneur de participer à cette sortie qui voulait faire le bilan des derniers aménagements à Lille et Lambersart (contresens, pont Léon-Jouhaux). Accueillis successivement



Des élus sur la route entre les mairies de Lille et de Lambersart

par MM QUIQUET et SANTRE, adjoints de la Ville de Lille

puis par M. DAUBRESSE (UMP), maire de Lambersart, l'ADAV s'est vu confirmer dans son rôle de promoteur d'une véritable politique cyclable régionale avec à la clé, la promesse d'une dotation conséquente, gage d'actions sur le long terme.

Après cette bonne nouvelle, retour au cinéma l'Univers où depuis la matinée, nos amis bruxellois de "Pro-vélo" tenaient une réunion interne avant de se joindre à la balade de l'après-midi. Avec quelques représentants de l'association belgo-flamande "Mobiel" de Courtrai et des repré-

sentants de l'association douaisienne "Droit d'Vélo", c'est une bonne centaine de cyclistes qui se promena gentiment dans les espaces verts de Lille sous le regard goguenard des habituels automobilistes englués dans le trafic d'un samedi shopping.

Puis l'excellent film de Jacques Tati, "Jour de fête", vint récompenser les adavistes, suivi d'un non moins excellent buffet et du film chinois "Beijing bicycle". Bref une bonne soirée simplement ternie par le manque d'adhérents présents ce jour-là.

Yves Maerten, Jean-Pierre Verhille, Jacques Dekoster, Véronique Vafeur : 4 militants et une triplète

Yves Maerten



Le groupe des cyclistes à l'entrée du jardin écologique



## Réductions sur achat de vélos et pièces

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

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

#### Cycles et Motos Neufs-Occasions

##### Alain PEUCELLE

28, rue des Hautes Loges  
59 700 MARCQ-EN-Barœul  
Tél. : 03 20 72 62 22

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-Barœul  
Tél. : 03.20.98.32.40

Remise

#### Cycles FALLET

4 bis, av. Robert Schumann  
59 370 MONS-EN-Barœul  
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)

#### MOBELEC

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

Remise

#### Cycles LECOIER

64, rue Gambetta -  
59000 LILLE  
Tél. : 03.20.54.83.39

5% 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% sur les acces-

soires

5% sur les vélos (hors promotion)

#### Cycles BONDUÉ

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

10% sur accessoires et vélos

#### Lambersart Cycles

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

5% sur achat de vélo

10% sur les pièces (hors promotion)



# «Super victime» est parmi nous !



En parcourant mon quotidien local, au lendemain de la très symbolique «Journée sans voiture», sur l'unique quartier wazemmois, j'ai remarqué la traditionnelle (elle paraît chaque année) photo de «bord de zone sans voiture», une photo pourtant pas «borderline» pour un sou. C'était la silhouette, une vue de dos, d'un cycliste empruntant la nouvelle zone 30 de la rue du marché, inaugurée ce jour là à 10 à l'heure.

Figée par l'œil cyclopéen du photographe dans une translation d'une élégance toute cyclopédique, cette silhouette ne m'était guère étrangère, sa carrure familière, le symbole était flagrant : c'en était trop, trop de publicité autour de ce symbole vivant ! Je ne pouvais plus ne pas en parler. J'ai reconnu, sous le flash du photographe, celui que l'on appellera désormais «Super-victime», un nouveau type à classer dans les supers héros (grammaticalement, la liaison entre «super» et «héros» est possible, mais non conseillée). Osons, nommons-le comme cela mais non sans une pointe d'ironie.

## Psychodrame sur voie publique

Mais fi de l'ironie car nous sommes tous et toutes des supers victimes en puissance. Super victime est notre ami à tous, cyclistes au quotidien. Car Super victime est toujours prêt, toujours volontaire. Prêt à aller au front de la bêtise ambiante et de la connerie toujours universelle. Il suffit de peu de choses pour attiser la haine de son prochain à ce moment là trop proche de vous, si proche que vous n'avez même pas le temps d'esquiver la mandale magistrale qu'il vous destine. Votre prochain : l'automobiliste qui vient de vous frôler, la carrosserie rutilante bien trop, hélas, à la portée de votre main (vous n'avez qu'à lever le petit doigt pour la toucher !). Eh bien, c'est là que vous vous apercevez que cet automobiliste, pourtant si proche de vous, vous hait alors que vous, on vous a toujours appris à aimer votre prochain. Mais rien de bien sacré dans tout cela et il y a un peu de super victime en chacun de nous. Il suffit de partir de bon matin vers son travail quotidien en se disant que, aujourd'hui, le monde est merveilleux, l'air un peu pollué est doux, le soleil un peu voilé est prometteur et... Alors, ce que je viens de vous décrire si précisément vous arrive. Mais Super victime sera toujours à vos côtés, dans tous les cas.

## Pédale douce

Un autre cas, toujours de bon matin, la pédale douce et le pied gai. Combien de fois ; messieurs, n'avons-nous pas entendu des encouragements provenant d'automobilistes et de

leurs voisins de siège nous encourageant de leurs «vas-y, eh, pédale !», qui nous réchauffent le cœur et nous administrent un surcroît d'énergie ! Ce surcroît d'énergie qui nous permet alors de rattraper au prochain feu rouge ces gentlemen de la bonne conduite pour leur administrer notre plus beau sourire, le plus désarmant... Quel courage ! Ce n'est pas toujours facile et l'on a besoin d'un effort de réflexion et un flegme acquis lors d'années de pratique cycliste, en dehors des embouteillages, au dessus du flot de circulation, loin du stress : hors circuit. Sourire, à défaut de pouvoir en rire, de toutes agressions : c'est alors se détacher du comportement machiste de ceux qui se croient toujours en compétition, de ceux qui vous méprisent en plus de vous ignorer. C'est courageux car l'on a parfois tendance à se comporter comme les plus machistes d'entre eux : adieu alors sourire et intégrité physique, croyez-moi.

Super victime, comme tous les super héros, à force d'être sur tous les fronts, d'être dans tous les journaux, peut aussi être super fatigué. Il me l'a confié : «Je suis fatigué de ce combat incessant pour défendre mon droit et par là le droit de tous les cyclistes à rouler tranquille, en paix. Je souhaite retrouver l'anonymat des cyclistes au quotidien, de plus en plus nombreux, mais polluant toujours aussi peu l'air des autres... et toujours aussi silencieux».

Mais super victime, comme tout super héros, n'est qu'un symbole. Super victime s'en sort toujours. Super victime vaincra !

*Jérôme Segard*



### • INITIATIVE SYMPA

La société VINCI, qui possède plusieurs parkings souterrains à Lille, met depuis cet été gratuitement à la disposition de ses clients des vélos de ville. On ira prochainement interroger les responsables de VINCI pour connaître les résultats de cette expérience originale.

*Yves Maerten*



### • DÉSOLANT !

Une étude du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme) montre que la pratique du vélo en ville régresse en France dans les grandes villes. A trois exceptions près, Strasbourg, Paris et Grenoble, qui ont depuis quelques années, engagé une politique volontariste en faveur de la bicyclette. Le vélo reste scotché à moins de 5 % des déplacements urbains. Cela prouve au moins que les cyclistes ne sont pas fous, ils se (re)mettent au vélo que lorsque les aménagements sont cohérents, confortables et sécurisés. On ne peut qu'espérer que l'agglomération lilloise fasse bientôt partie du trio de tête.

*Yves Maerten*



### • LOGIQUE

Il suffit d'être cycliste et d'habiter dans une rue à sens unique pour en apprécier particulièrement l'existence d'un contresens cyclable.

*Jean Dewavrin*



la mise en œuvre des 50 à 80 kilomètres pour atteindre l'objectif du PDU

Cette somme est destinée à construire des abris sécurisés

## LMCU

### Un budget pour le vélo !

La Communauté Urbaine de Lille s'apprête à voter une ligne budgétaire en faveur du vélo. Celui-ci sera de 1,5 Millions d'Euros en 2003 et devrait passer à 2,5 ME en 2004 puis à 6ME pour 2005-2006.

pour les vélos à proximité des stations Métro et Tramway et à planifier la mise en oeuvre des 50 à 80 kilomètres annuels de pistes cyclables qui devraient être créés pour atteindre l'objectif du P.D.U (400 km).

C'est là une excellente nouvelle qui nous a été annoncée par Monsieur Daubresse lorsqu'il nous a reçus en sa Mairie à l'occasion de la balade des élus organisée pour nos vingt ans.

*JP V*

# les grands travaux avant de grands aménagements cyclables (?)

A l'occasion du Groupe Travail Vélo (GTV) du 26 septembre 2002, la Ville de Lille et la Communauté urbaine (LMCU) nous ont présenté plusieurs aménagements prenant en compte les cyclistes.

Le prochain GTV est prévu pour le 16 janvier 2003.

## Avenue Léon Jouhaux : définitivement sans voiture

Le projet choc défendu par la municipalité : la fermeture à la circulation motorisée de l'avenue Léon Jouhaux sur sa partie longeant le Jardin Vauban. Cette voie de transit, c'était un peu notre «voie sur berge» lilloise. Comme pour le futur parc J-B Lebas, les élus ont donc décidé de réduire l'espace de la voiture. C'est un choix politique suffisamment courageux et rare en France pour être salué. Les automobilistes passeront donc à partir de fin 2003 par le boulevard Vauban et la rue Desmazières dont le sens de circulation sera inversé. L'A.D.A.V. n'a pas encore pris connaissance des plans d'aménagement de la future promenade piétonne et cycliste.

Vu la largeur gagnée, l'aménagement d'une piste cyclable ne devrait pas poser de problème.

Elle attend donc encore de pouvoir faire des propositions concernant le revêtement et l'accessibilité par les cyclistes de cet aménagement.



## Rue des Canoniers

Egalement un grand bouleversement du plan de circulation dans le secteur Carnot : un couloir bus à double sens sera aménagé et autorisé aux cyclistes. Le nombre de voies automobiles passe à 2 x 1 voies. L'A.D.A.V. devrait encore voir les plans d'aménagement de ce secteur.

## Rue Jeanne d'Arc

Le contre sens cyclable doit être réalisé au début de l'année 2003. Encore un nouvel aménagement qui viendra renforcer le réseau cyclable de Lille.

## Boulevard Louis XIV

L'A.D.A.V. a envoyé un courrier à la mairie de Lille pour demander de revoir le plan de circulation de ce secteur. La remise à double-sens de cette entrée de ville réduirait la vitesse de pointe du trafic (et donc la pollution sonore du futur parc J-B Lebas) et lui redonnerait un caractère plus urbain, plus adapté aux circulations piétonne et cycliste. La ville se déclare favorable et une étude été demandée aux services communautaires. A suivre au prochain GTV...

## Rue Faidherbe : pas sûr que les cyclistes y gagnent

Le projet avait déjà été présenté au précédent GTV (voir Heurovélo 38). Pas d'évolution possible : le projet est déjà ficelé et les incohérences que nous avons alors pointées ne peuvent plus être modifiées.

Petit rappel : Le stationnement sera complètement supprimé, les trottoirs élargis à 9

passé à la notion d'«espace cycliste». C'est à dire que la voie cyclable ne serait pas délimité au sol par un marquage mais par les potelets et les bancs.

### Pas de panneaux

Comment les piétons seront-ils avertis que cet «aménagement» existe et que les cyclistes auront toute leur légitimité pour rouler sur cette partie du trottoir ? Mystère. Pas question de mettre des panneaux en tout cas, esthétique oblige. De toute façon, ce n'est pas un problème, il n'y aura pas de conflit car «les trottoirs seront tellement larges que les piétons n'auront pas envie d'empiéter au delà des bancs». Ah bon ! Les cyclistes pourront choisir librement d'utiliser cet aménagement puisqu'il ne sera pas obligatoire. Et d'ailleurs s'ils ne l'utilisent pas ce sera bien la preuve qu'ils se sentent en sécurité avec les autos et qu'ils n'ont pas vraiment besoin d'un aménagement. C.Q.F.D. Un petit détail tout de même : l'«espace cycliste» n'aura en effet ni entrée, ni sortie et à moins d'un gymnase entre les potelets, pas moyen d'y accéder...

Bref, l'«espace cycliste» de la rue Faidherbe est le premier aménagement cyclable sans délimitation, sans signalisation, sans entrée, sans sortie... et sûrement sans cycliste.

Quant aux bordures, on nous assure qu'il n'y en aura pas. Faute de documents de travail suffisamment précis, nous n'avons pas pu le vérifier.

Boulevard JB Lebas : bientôt un parc avec un aménagement cyclable accessible aux vélos ?

mètres et la voie automobile ramenée à deux fois une voie. Encore une fois, c'est le choix de la réduction de la place de la voiture en ville qui a été retenu. Bravo. Mais les cyclistes dans tout ça ? A la place des bandes cyclables actuelles et pour empêcher les automobilistes de stationner dessus illégalement, on nous a d'abord expliqué qu'elles seraient protégées contre le stationnement par des potelets. Puis de «bande cyclable sur trottoir» on est

## Contresens cyclable de la rue Solferino : jusqu'au bout !

C'est la très bonne surprise annoncée par LMCU : le contresens cyclable qui s'arrête actuellement à l'intersection avec la rue Gambetta sera prolongé sur la totalité restante de la rue, jusqu'à l'avenue Léon

Jouhaux. Un itinéraire de rêve pour les familles souhaitant rejoindre à vélo le Bois de Boulogne ! Comme pour l'aménagement existant, le contresens sera protégé par la file de stationnement. L'A.D.A.V. propo-

sera de protéger physiquement l'aménagement contre le stationnement sauvage par une bordure sur la partie à proximité des Halles mais elle ne peut être que très satisfaite par cette très bonne initiative de l'unité

territoriale de LMCU. Réalisation prévue en septembre 2003. Encore un peu de patience donc.

Julien Dubois



**"Périphérique..." piétonnier et cyclable**

**Haubourdin, ville cyclophile, n'est pas encore tout à fait devenue ville cyclable, mais le processus est en bonne voie**

L'ADAV a rendu son rapport destiné à présenter des idées d'aménagements pour constituer des boucles piétonnes et cyclables et créer un périphérique vert qui permettra notam-

ment aux enfants de se rendre au collège, aux installations sportives, à l'école de musique.. par des chemins certes un peu plus longs mais beaucoup plus sûrs et agréables. Ce rapport a

été très bien accueilli. Ne reste plus à la ville qu'à choisir entre les solutions proposées, à voter un budget et à passer à la phase d'application. Ceci est prévu pour 2003

**Le Parc de la Deûle par les chemins de halage**

**Le projet communautaire d'aménagement du Parc de la Deûle devrait également profiter aux Haubourdinois**

L'idée est de faire de la gare d'Haubourdin la plaque tournante vers le Parc de la Deûle: les promeneurs lillois s'y ren-

draient bien évidemment en train et pourraient par la suite y louer des vélos. De là ils logeraient la Deûle jusqu'à ce parc

métropolitain. On espère que tout ceci sera opérationnel à l'occasion de Lille 2004.

**Le rond-point n'était pas au point**

**Un rond-point sera prochainement aménagé par le Conseil Général place Jean de Luxembourg**

Un jeune cycliste avait été happé par un camion à cet endroit, nous avons donc écrit pour demander à ce que le futur rond-point intègre des « by-pass » qui permettent aux cyclistes de ne pas être frôlés par les camions. Malgré une lettre du Maire, le Conseil Général n'avait pas tenu compte de cette demande, affirmant non sans un certain mépris pour les cyclistes que « l'expérience, même au niveau national, a montré que la sécurité des deux-roues n'était pas améliorée et qu'il était préférable de les laisser dans la circulation générale, sachant que de toute façon, le carrefour giratoire n'est pas un endroit sécurisant pour eux ».

les cyclistes qui tournent à droite en obligeant les voitures et les camions à ne pas « serrer » lorsqu'ils tournent. La lettre d'accompagnement de ce nouveau plan envoyée au Conseil Général nous

paraît être un modèle d'ouverture et d'essai de conciliation entre les cyclistes de terrain (qui ne maîtrisent pas toutes les données techniques) et les ingénieurs. Nous vous la livrons ci-dessous.

J-P V

Haubourdin, le 15 octobre 2002

à Monsieur Paul RAOULT  
Premier Vice-Président du Conseil Général

Monsieur le Président

Sollicité par l'Association pour le Droit Au Vélo concernant l'aménagement du rond point sur la place Jehan de Luxembourg à Haubourdin, j'ai rencontré son secrétaire, Monsieur Verhille. Par courrier du 15 juillet vous m'aviez annoncé que le Conseil Général ne souhaitait pas installer d'équipement particulier pour les cyclistes.

Des solutions simples semblent pourtant exister pour une meilleure insertion des cyclistes dans ce type d'aménagement. Vous trouverez ci-joint, le croquis que nous souhaitons vous proposer en alternative au tracé dessiné par vos services.

Celui-ci repose sur la création de bipses insérés dans les bordures et trottoirs. Fort d'une expérience réussie sur l'avenue Roger Salengro, nous sommes convaincus que cette solution serait particulièrement appropriée sur ce site.

Elle permettrait en outre une traversée progressive des piétons qui seraient mieux vus par les automobilistes.

Je souhaiterais donc, par cette proposition, obtenir votre accord pour organiser une rencontre avec le responsable du projet, en Mairie d'Haubourdin, afin de pouvoir confronter la logique des techniciens et celle des usagers.

Vous en remerciant par avance,  
Je vous prie d'accepter, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

Gérard VERCAEMER  
Maire d'HAUBOURDIN



**• UN SIGNE**

Lorsque les panneaux "Cyclistes, pied à terre" temporaires ou permanents auront désertés la communauté urbaine, la promotion du vélo fera un bond en avant. Ces panneaux se situent généralement à des endroits où les techniciens urbains ont choisi d'augmenter la vitesse des véhicules routiers (pour- tant dangereux) au détriment des usagers pacifiques et respectueux de l'environnement.

Jean Dewavrin



**• VELO ELECTRIQUE SOLAIRE**

Vu dans "Courrier international" (10/2002)

**Un vélo électrique alimenté par l'énergie solaire mis au point par des ingénieurs suisses a traversé l'Australie à la vitesse moyenne de 66 km/h avec des pointes à 99 km/h !**

**Mais ce n'est pas la peine de nous demander où commander ce bijou technologique car il s'agit d'un prototype qui a coûté 500 000 Euros. Les concepteurs ont promis de concevoir un modèle de vil- le qui pourrait rouler aussi vite qu'une voiture. Alors, patience car, comme Joe Dassin, à vélo, on pourra bientôt dépasser les autos !**

Yves Maerten



# A Beaucamps-Ligny, le vélo est de sortie...

Le vélo ne bénéficie pas toujours d'une bonne image chez les jeunes adolescents fascinés par les grosses cylindrées, adeptes du "booster" en attendant avec impatience l'âge de passer le permis. Ils préfèrent même souvent faire appel à papa-maman-taxi ou aller à pied plutôt qu'à vélo pour se déplacer.

Parent et prof, j'essaie donc cette année de mettre en place un changement de la culture des déplacements chez les lycéens en donnant le choix dans les sorties scolaires de proximité entre le bus et le vélo (pour une sortie de 120 élèves, 10 ont accepté de se déplacer à bicyclette : au passage, cela a suffi pour nous faire économiser un bus !). Dans ce cas, ils se sentent "protégés" (au niveau de l'image de marque) par le groupe.

## Vers l'acquisition d'une flotte de vélos

Mais j'ai repéré un autre problème : celui de l'acheminement des bicyclettes jusqu'au lycée situé en zone périurbaine, donc parfois assez loin du domicile des élèves: si des vélos étaient à disposition dans l'établissement, davantage d'élèves choisiraient ce mode de déplacement (une vingtaine de plus sur les 120 interrogés), d'où le deuxième volet de ma démarche : faire acquérir une flotte de vélos pour le lycée (le proviseur y est tout à fait favorable et me donne une enveloppe de 2250 Euros). Je vais à la pêche aux subventions pour compléter cette somme. Le Conseiller Général du secteur, Monsieur Vinckier nous a très rapidement octroyé une petite subvention de 400 Euros sur l'exercice 2002.

## Un jumelage avec un lycée du Kent ?

Le lycée voulant créer une section européenne, j'ai en outre émis l'idée de la création d'un jumelage avec un lycée du Kent basé sur la découverte respective de nos euréglions à vélo. J'ai sollicité une association homologue d'outre-Manche "Spokes" pour monter le projet.

Le Président qui avait déjà eu l'occasion de dormir au lycée Sainte-Marie de Beaucamps-Ligny à l'occasion d'une Dynamobile va soumettre la proposition au prochain C.A. de «Spokes». En tout cas toutes ces démarches font beaucoup parler du vélo !

En plus, j'ai eu de la chance: pour ma première sortie, il faisait beau ! Les élèves qui nous ont dépassés en bus nous enviaient et nous sommes arrivés pratiquement en même temps qu'eux. J'ai offert du jus de fruit aux valeureux cyclistes à l'arrivée. Les collègues m'accompagnent volontiers pour ces sorties.

Je suis aidé par un club de cyclotouristes



pour l'encadrement. Cela favorise les échanges entre générations : jeunes retraités, ils apprécient de se rendre utiles et d'être en contact avec les jeunes.

### Encadrés par un club de cyclotouristes

Ils découvrent le vélo comme mode de déplacement et lors de trajets plus longs (l'an dernier j'ai emmené deux classes dans les Flandres), ils nous font profiter des petites routes tranquilles qu'ils connaissent bien mieux que moi. La directrice du Centre culturel de Santes, en nous voyant arriver trouvait cela "extra" et veut faire installer des arceaux de stationnement. Cette démarche pourra en outre constituer un argument supplémentaire pour l'aménagement cyclable des routes qui partent du lycée. J'ai la chance d'avoir un proviseur qui accepte la prise de risques car pour l'instant, le CD 62 est dangereux et la DDE n'a pas voulu construire la passerelle à

Santes (au-dessus de la célèbre RN 41) qui m'aurait permis d'éviter cet itinéraire. Mais si l'on attend que les aménagements soient réalisés pour faire du vélo, on n'en fera jamais, alors, faisons valoir notre Droit Au Vélo et enfourchons prudemment nos montures. En tout cas, l'impact est très bon, la sensibilisation à la protection de l'environnement effective, le développement de l'autonomie des élèves bien réel et l'expérience tout à fait plaisante (on verra quand il pleuvra si cela se confirme !).

J-P V

### 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 pour ce don.
- Prénom : .....
- Nom : .....
- Adresse : .....
- Code postal : ..... Ville .....
- Profession .....
- Téléphone : .....
- Courriel : .....
- Date de naissance : .....



# D'une vocation à l'autre

**J'avance dans ma jeunesse ! Et cette année, à 74 ans, je n'ai pu cycler en juin que 850 kilomètres en 3 semaines : « 4 pays, un seul porte-monnaie » pour saluer l'Euro**

Jeune prêtre, je fus vicaire à Fives Saint Louis (Lille) et j'ai connu alors et soutenu les débuts du Droit Au Vélo... et je reste fidèle à son esprit.

Après deux accidents de voiture, je me suis engagé près de mon Curé et des autorités, à tout faire à vélo... où l'on est vite réveillé quand le sommeil vous prend.

Vélo routier, solides sacoches... et toujours un deuxième vélo en sécurité, pour être toujours prêt à partir, en cas de panne, de vol ! (mon 16<sup>e</sup> actuellement)

Ca ne coûte pas bien cher un vélo : 300 Euros environ mais que d'avantages ! Prix d'achat et d'entretien léger ; pas d'essence ni frais de garage, de stationnement ou de contraventions. Pas d'assurances ou minimales... Quelles économies ! Mais aussi possibilités d'accès au plus près, de se garer sur place, y compris dans l'église, ou au domicile : peu encombrant, passe-partout. Grande disponibilité pour les urgences, pour saluer les gens, s'arrêter à la

demande. Poncho ou vêtement de pluie toujours disponible... Et quand le vélo est insuffisant, occasion de se faire aider, transporter par le demandeur, ou le bus, ou le train (dans le Train régional, le vélo est un bagage accompagné transporté gratuitement près de chez vous).

Je suis fidèle à ce régime depuis plus de vingt ans : j'en suis heureux pour mon ministère de proximité (...)

## Le vélo tient l'équilibre

Mon état de santé m'oblige à rouler en solitaire (handicapé de l'équilibre depuis 1988 !)

Découverte : c'est le vélo qui tient l'équilibre - je n'ai qu'à pousser et les réflexes reviennent vite - je suis bien plus à l'aise sur mon vélo qu'à basculer d'un pied sur l'autre à la marche.

Handicapé, oui, mais pas foutu ! et je peux encore de grandes performances en prenant mes précautions, comme cet exploit d'un tour de France des Plaines que j'ai imaginé et réalisé en 1991, 3 ans après

mon hospitalisation : 2900 kilomètres en cinq bonnes semaines (Dunkerque - Ars - Saintes Maries de la Mer - Bordeaux - Chartes - Dunkerque) (...)

Les gens sont accueillants, surtout en juin, admiratifs, m'aident à décharger mon vélo de 55 kilos ! et à m'installer tout en demandant d'où je viens, mon projet de route... et s'ils ne l'ont pas fait, c'est moi qui offre le Pastis (...)

C'est ma façon d'être prêtre, missionnaire de l'inconnu... comme Saint-Paul à Corinthe, ou combien de prêtres ouvriers sur les chantiers en prise directe avec la vie (...)

Quelles belles vacances utiles et pas chères. Heureux de cette occasion de vous retrouver - et de m'associer à votre ardeur à servir dans la simplicité du vélo, dans notre monde de bruit et de vitesse, veuillez agréer mes sportives amitiés vieillissantes et mon soutien dans l'esprit de votre association.

Pierre DELTOUR - Prêtre - Dunkerque

P.S : Un « quatre pages » disponible au local sur l'organisation de vacances à vélo est joint à ce courrier



## • DU NOUVEAU SUR LES TROTTOIRS !

Une sorte de 2-roues électriques qui ressemble plus à un char romain sans les chevaux qu'à une bicyclette, nommée "SEGWAY" s'apprête à conquérir le marché immense des piétons pressés. L'engin, d'origine U.S.A. et qui a une autonomie d'une vingtaine de kilomètres peut rouler à 20 km/h. Il se pilote debout avec juste un guidon qui fait office d'accélérateur ou de freins. Ses concepteurs veulent imposer le "SEGWAY" sur le créneau des déplacements de 500 mètres à 10 km et tiennent à le considérer comme un auxiliaire à la marche.

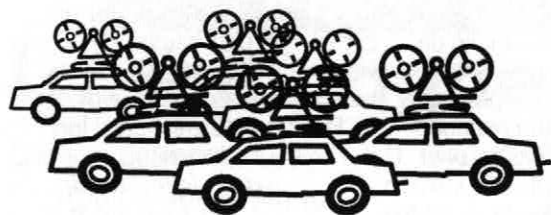
Ce gadget qui vaut 5 000 Euros démontre que les Américains, en le mettant sur le marché, ne sont pas prêts de maigrir. Un engin qui fait du 20 km/h pendant une heure, c'est à peu près ce qu'une bonne bicyclette peut accomplir avec le concours de vos deux jambes chaque jour sans trop d'efforts. La seule différence, c'est que, à vélo, vous êtes assis, c'est quand même plus confort. Allez les Américains, ne vous fatiguez pas, on n'a rien inventé de mieux qu'une bicyclette pour se déplacer "easy".

Yves Maerten



## Courrier

# Vélo de course... contre vélo de courses.



Je souhaite vous faire savoir à quel point je regrette les termes et le ton de l'article "Vélo urbain et vélo de courses" du n°38 de l'Heurovélo.

Comme vous, je déplore l'indifférence de la grande majorité des cyclistes sportifs à la cause que vous défendez, que je défends, mais je n'accepte pas le sectarisme dont l'article témoigne contre eux.

Il ne s'agit rien de moins pour Philippe DELRUE de refuser la faculté de pratiquer valable-

ment le cyclisme dès lors qu'on s'affranchit du respect de ce qui a toutes les apparences d'un dogme : vélo pour faire ses courses contre vélo de course, vélo militant contre vélo des champs, vélo utile contre vélo futile...

Il me semble qu'au lieu de "mon souhait est que chacun l'utilise (le vélo) à son rythme" Philippe eût été encore plus en phase avec le reste de sa diatribe et en même temps limite facho ou ayatollah, en écrivant :

" mon souhait est que chacun l'utilise à mon rythme ".

En étant confrontés quotidiennement à l'incompréhension (ou à l'hostilité) générale, les promoteurs du vélo urbain peuvent être tentés de répondre à l'intolérance par l'intolérance. Avoir l'intuition, avant les autres, de ce qui est bon pour la société, n'est certes pas, tous les jours, chose facile...

Reconnus ou pas, les besoins sont cependant les mêmes pour tous. L'insécurité routière règne partout et les deux tiers des quelques 8000 accidents mortels annuels ont lieu hors agglomérations.

ZORRO (Daniel MACREZ, adhérent à l'A.D.A.V.)

# Vélopoles : enfin un parc relais vélo dans le Nord

Interview de M. Roland Delbart, Chef de service à Transpole et responsable du Vélopoles

## Pouvez-vous nous présenter le Vélopoles ?

C'est un parc relais pour vélos situé dans les locaux de la gare d'échange de Tourcoing, centre qui regroupe les bus, le tramway et le métro. Le Vélopoles a été inauguré le 21 septembre 2002 la veille de la journée « En ville sans ma voiture ».

Transpole en assure l'exploitation mais les locaux appartiennent à la communauté urbaine de Lille et les vélos de location ont été fournis par la ville de Tourcoing dans le cadre d'un partenariat.

## Quelles sont les caractéristiques du Vélopoles ?

Le local est directement intégré à la gare d'échange et occupe une surface de 70 m<sup>2</sup>. Il offre 28 places gardiennées et 25 vélos proposés à la location dont 5 vélos enfant. Un composteur de ticket Transpole a été installé dans le local : le gardiennage est réservé exclusivement aux clients Transpole qui bénéficient également d'un tarif

réduit pour la location.

## Quels sont les horaires d'ouverture du Vélopoles ?

Il est ouvert tous les jours, sauf le dimanche de 7 h à 19 h et de 13 h 30 à 19 h le samedi. Mais nous sommes en train de nous ajuster à la demande : à titre expérimental, le Vélopoles sera ouvert le samedi-toute la journée pendant le mois de décembre.

## Et le personnel du Vélopoles ?

Cette large amplitude horaire nécessite trois personnes en roulement. Il y a en permanence un agent de Transpole dans le local. Le personnel du Vélopoles a reçu une formation adaptée pour assurer l'entretien des vélos du parc de location.

## Quels sont les services proposés ?

Le lavage du vélo au nettoyeur haute pression, séchage puis son graissage est proposé pour 3

euros, mais nous ne faisons pas de petites réparations. Nous proposons gracieusement des accessoires avec les vélos loués : casques bébé, enfant et adulte, sièges bébés. Et pour 1 euro la journée, un coffre à fixer sur le porte-bagages.

## Quelle est la fréquentation du Vélopoles ?

Actuellement nous sommes dans une période de lancement de ce nouveau service. Il faut le temps de nous faire connaître. Quelques vélos loués et gardiennés chaque jour, mais le parc est largement dimensionné pour l'instant.

## Actuellement les usagers de Transpole doivent reprendre leur vélo impérativement avant la fermeture du Vélopoles à 19 h. Pourquoi ?

Effectivement les gens pourraient aussi laisser leur vélo la nuit et le récupérer le lendemain en arrivant par les Transports en Commun. Tout est imaginable : on peut faire évoluer le produit. Aujourd'hui ce n'est pas prévu et il faudrait aussi analyser le problème de l'assurance. Transpole est ouverte à toutes les propositions.

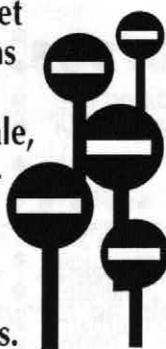
## Tarif de la location

	Plein tarif	Tarif réduit*
2 heures	2 euros	1,5 euros
1/2 journée	4 euros	3 euros
1 journée	6 euros	5 euros
Week-end 3 jours	8 euros	6 euros
Abonnement hebdo. 7 j	15 euros	11 euros

## Lille centre

### Pourquoi le contresens cyclable de la rue de Pas est-il si peu utilisé ?

Vous venez de Vauban, et voulant vous rendre dans le centre en évitant de rejoindre la rue Nationale, vous vous proposez plutôt d'emprunter les petites rues calmes, ainsi que le contresens cyclable de la rue de Pas.



**P**assé le carrefour du Bd de la Liberté, vous tournez à droite, rue Macquart, ou un peu plus loin, le long du Quai du Wault. Arrivé au square Dutilleul, vous tournez à gauche, (attention, ce carrefour est assez dangereux), pour rejoindre en face la rue du Quai. Jusqu'ici, tout va bien, mais arrivé au bout de cette rue, un panneau vous intime

l'ordre de tourner à droite pour rejoindre l'avenue Foch où vous serez obligé de rejoindre le Quai du Wault. N'ayant pas envie, comme Raymond Devos, de tourner en rond éternellement, alors qu'à

20 mètres à gauche, mais en sens interdit, vous apercevez la rue de l'Arc, certes en très mauvais pavé, mais dans le bon sens, elle. Comme vous êtes très respectueux du code, vous prenez à gauche la rue de la Baignerie, en faisant les 20 mètres à pied, (j'en doute !) et empruntez, 50 mètres de Paris - Roubaix pur pavé. Vous voilà rue de Tenremonde où vous tournez à gauche pour atteindre la place de l'Arsenal. Là, vous apercevez dans l'axe

de la rue Maurice Schumann, le début de la rue de Pas, et regrettez, pour aller la rejoindre, qu'à la place du trottoir en terrain vague, à côté de la sortie du parking souterrain, il n'y ait pas de passage cyclable. Alors, vous continuez tout droit rue Thiers, pour prendre la suivante à droite, la rue de la Chambre des Comptes. Mince, sens interdit ! Mais quelle est cette bande de peinture au trois quart effacée, sur les pavés ? Serait-ce pour matérialiser un contresens cyclable en prolongation de la rue de Pas ? En tout cas, pas de signalisation dans ce sens pour le confirmer. Prudent, vous faites les 50 mètres à pied, (j'en re-doute !), et ouf, vous êtes sur le contresens de la rue de Pas. Ah ben

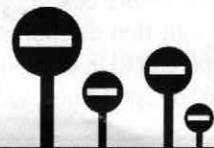
zut, une quinzaine de bagnoles sont garées dessus ! Pourquoi les coupables s'en feraient-ils ? Ils n'y voient jamais passer un cycliste\*, et pour cause... Enfin, vous voilà Grand Place ou place Rihour, après une belle galère. Et après vous entendrez, lors des brèves de comptoir :

*« On leur fait des contresens cyclables, ça nous coûte la peau des fesses et y roulent même pas dessus ! Ça sert à rien qu'à dépenser l'argent du contribuable... »*

Guy BULTHEEL

\* NDLR : ... Et pas d'agednts verbalisateurs non plus !

**N'ayant pas envie, comme Raymond Devos, de tourner en rond éternellement**





# Maison folie et saturation automobile

Lors du dernier conseil municipal extraordinaire de Lambersart, le 5/12/02, le maire a donné quelques précisions sur le projet de «maison-folie» de la ville.

Située sur les berges de la Deûle, coté Lambersart, prestigieuse construction de verre, surmontée d'un restaurant, cet espace ne saurait supporter la proximité de la butte d'accès à la passerelle ORY : l'accessibilité va sauter.

Comment les nombreux usagers vont-ils passer sur l'autre rive ? L'architecte a prévu un ascenseur ! Le malin...

Là où chacun pouvait grimper à son rythme, avec son mode de déplacement, le jogger en nique, les familles avec les poussettes et les petits vélos, chaussures de ville ou de randonnée, les personnes à mobilité réduite en fauteuil, les rollers sur leurs patins, les skaters sur leur planche, les cyclistes sur leur vélo de course, de ville, ou de randonnée. Bref, tout ce petit monde va se retrouver joyeusement dans l'ascenseur qui remplacera la butte devenue ridicule à proximité de la prestigieuse «maison-folie» de Lambersart. Imaginez les jours de pluie, peu nombreux, les pannes de courant, rares, les intempéries...

**L'ascenseur de Lambersart va devenir un haut-lieu touristique.**

On y viendra comme on va au téléphérique du Mont noir, croiser les jambes au-dessus des champs de maïs. Pourquoi faire simple alors que l'on peut faire compliqué ?

Y aura-t-il un parking-vélo pour inciter les déplacements vers la «maison-folie» à bicyclette ? Bien sûr, situé sur la terrasse, il sera accessible par une échelle de corde qu'il faudra grimper, le vélo sur l'épaule !

Monsieur le maire de Lambersart n'a pas tout

compris des atouts du vélo en ville.

Alors que la plupart des habitants des quartiers se plaignent du manque de place pour stationner leurs voitures, les petites rues sont saturées, les trottoirs encombrés, la circulation difficile, à aucun moment lors de ce conseil municipal monsieur Daubresse n'a pris position en faveur des modes de déplacement doux.

## Tout à gagner

Il est même prêt à réétudier le projet de l'avenue de Dunkerque, proposée par les services de LMCU, afin d'ajouter du stationnement automobile. Cette voie est actuellement dangereuse, les accidents y sont nombreux. Les riverains, les commerçants ont tout à gagner en réclamant davantage de convivialité, de sécurité. Il est nécessaire de faire preuve de volonté politique forte pour encourager l'usage des modes de déplacement doux, alternatifs à la voiture. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) doit amener chacun d'entre nous à réfléchir sur ses déplacements. Le réchauffement de la planète, le naufrage du pétrolier Prestige, les maladies respiratoires, le manque d'exercice de nos enfants (Génération banquette arrière), le bruit... Tout cela semble bien compliqué. Il est plus facile d'aller dans le sens du vent.

Philippe Delrue



maison folie ou passerelle en folie ?

## • BAISSÉ DES AIDES DE L'ÉTAT AU VÉLO

Le Club des Villes cyclables (550 communes) a annoncé que l'Etat prévoyait de baisser le budget de voiries favorisant le vélo et les transports en commun dans les aides aux PDU. L'enveloppe passe de 90 millions d'euros en 2002 à 13 millions en 2003. Cette baisse éclaire singulièrement la position du gouvernement sur la réduction de la place de la voiture en ville. Au moment où tout le monde s'accorde sur les problèmes directs ou indirects que provoque la politique du tout-auto, et en particulier de la violence routière, ce choix est consternant.

Yves Maerten



## • AUTO COOL

Non contents de considérer la mer et les océans comme une vaste poubelle toute l'année, en n'usant pas de précautions élémentaires pour le transport maritime, (les marées noires ne représentent qu'un faible pourcentage des pollutions marines) ; Ils nous balancent maintenant pour les fêtes de Noël une cargaison de bagnoles ! Mais où vont-ils s'arrêter ?

Paul Lueur - Philippe Delrue

## environnement

# La campagne est polluée

Dans le dernier Heurovélo, nous avons critiqué le Schéma Directeur, qui par les contournements routiers qu'il prévoit fera augmenter la pollution dans la zone périurbaine. Nous avons raison d'être inquiets à en croire un article d'Anne-Lise Teneul publié dans la Voix du Nord du 8 et 9 septembre et intitulé « l'air n'est pas aussi pur qu'on le pense dans les Weppes ».

Elle y écrit notamment :

«Jusqu'à ces dernières années,

la concentration en dioxyde d'azote était parmi les plus faibles de l'agglomération lilloise. Mais entre 1999 et 2001, le

niveau moyen de pollution a augmenté de 50%. On note également une nette augmentation des teneurs en monoxyde d'azote, ce qui correspond là aussi à l'aggravation de la pollution de proximité automobile... ce qui porte à réfléchir. Plutôt que de nous engouffrer dans notre voiture, même pour les courts trajets, sortons plutôt les vélos. »

J-P V



# Agenda

● Mercredi 15 janvier 2003

18 - 19 h

## Elaboration du palmarès cyclables des institutions

MNE, rue Gosselet, Lille.

Si vous êtes disponible, merci de nous prévenir en appelant le 03 20 86 17 25.

Organisé par l'ADAV et bien médiatisé chaque année, le palmarès classe les institutions qui ont en charge le vélo dans la région Nord-Pas de Calais.

Bref, ce sont les usagers-cyclistes qui distribuent les bonnes et les mauvaises notes.

● Mercredi 15 janvier 2003 20h

**"C.A.":** (en principe tous les premiers mercredi de chaque mois.) MNE, 23, 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 >adavlille@nordnet.fr, un fax> 0 320 861 556 ou appelez-nous>0 320 861 725

● Jeudi 16 janvier 2003 10h

**Mise à deux fois deux voies de la RN 41** Hôtel d'Aoust, 50 rue de la comédie, Douai

Audience publique à 10 heures à la Cour Administrative d'Appel de Douai

● Samedi 26 janvier 2003

14 h/16h30

## Assemblée Générale

L'AG, c'est un moment de rencontre entre les adhérents de l'Association Droit au Vélo.

Vous pouvez y exprimer votre point de vue sur l'association : son fonctionnement, ses activités, ses orientations. Vous pouvez proposer votre candidature pour devenir membre du Conseil d'Administration. En venant à l'AG, vous faites vivre l'association.

Dimanche 9 février 2003 10 h

## Balade à vélo : "le patrimoine industriel de Lille"

visite des principaux sites industriels lillois (textile, agro-alimentaire, métallurgie) pendant deux heures environ (parcours d'une quinzaine de kilomètres).

Rendez-vous à partir de 10 heures à la Maison de la Nature et de l'Environnement.

Participation aux frais : 3 euros pour les adhérents, 5 euros pour les non-adhérents.

# 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 : [adavlille@nordnet.fr](mailto:adavlille@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

Anceau, JF Charvet, Philippe Del-

rue, Pierre Deltour, Jean Dewa-

vrin, Julien Dubois, Daniel Macrez,

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 Technirepro.

Tirage : 600 exemplaires

Les articles pour le prochain HeuroVélo doivent nous parvenir avant le mercredi 5 mars 2003

## Elle voulait voir la reine en petite reine

Les enfants de militants sont de deux ordres : soit ils ne veulent absolument pas entendre parler de vélo, soit ils en font encore plus que leurs parents.

Florence Dekoster, la fille de Jacques, Président d'honneur et « fondateur à vie » du Gracq de Bruxelles fait partie de cette deuxième catégorie. Elle prépare même la troisième génération de militants cyclistes puisqu'elle vient d'accoucher. Le 22 septembre, alors qu'elle était enceinte, elle voulait profiter de la journée sans voitures pour aller rencontrer la reine de Belgique en petite reine. Plus roya-

● **Emploi jeunes : roulez jeunesse**

## Offre d'emploi Vélo

/// je bosse à Ch'ti vélo, le futur parc d'échange vélo de la gare Lille-Flandres

Candidatures à envoyer à : Elisabeth Grumiaux // 128, rue Pierre Legrand • 59800 Lille

Ch'ti Vélo (ex Euro Vélo) recherche candidats pour 6 postes à pourvoir au 1<sup>er</sup> février 2003.

Dispositif E.J. : CDI 35h payées 39 au smic

Activité : Location et gardiennage de vélos

Lieu : Lille

Contraintes : travail le week-end et jours fériés par roulement

Intitulé du poste : Agent d'animation du cycle

Mission :

- L'accueil
- Le service renseignements et informations
- L'établissement des contrats de location
- La tenue de la caisse
- La gestion des réservations
- L'entretien, le nettoyage et les petites réparations des vélos et des parcs de stationnement
- L'entretien de son poste de travail.

Profil recherché :

- Communication
- Aptitude à s'exprimer et à écouter, maîtrise de soi

Aptitudes intellectuelles

- Ouverture d'esprit, compréhension, sens de la responsabilité, jugement, organisation;
- Dynamique
- Enthousiasme, esprit d'équipe, capacité à évoluer, énergie,
- Sociabilité, stabilité émotionnelle

Diplômes

Aucun diplôme spécifique n'est nécessaire.<sup>[1]</sup>

Expérience professionnelle non exigée.<sup>[1]</sup>

Divers

- Posséder goût et aptitudes pour la petite mécanique.
- Permis de conduire (critère non excluant)
- La pratique d'une langue étrangère serait appréciée.

[1] Rappel des conditions d'obtention de la subvention attribuée par la Commission Permanente du Conseil Général le 8 juillet, au titre de l'aide au développement de l'emploi associatif : création de 6 postes "Emplois Jeunes" ouverts à un public prioritaire, tel que défini par le Département :

liste que le roi, elle voulait démontrer que même enceinte, on peut encore pratiquer ce mode de déplacement.

Malheureusement, elle a fait une chute qui lui a brisé un des os du pied et l'a empêchée d'atteindre son but. Cette chute plus gênante que réellement grave a obligé Jacques à jouer les papas-taxis pendant plusieurs semaines....

Si le vélo n'a cette fois pas été bon pour la maman, il l'a été pour l'enfant : Alors que celui-ci était mal positionné, la chute lui a permis de se placer la tête la première et de naître dans les meilleures conditions possibles ! A défaut d'atteindre le trône, Florence aura évité un siège ! L'ADAV en profite pour féliciter très chaleureusement les parents.

I-P.V