



# Journal dérailleur l'heurO vélo

Assemblée  
Générale  
samedi 24  
janvier 2004  
MNE  
14 h

N°43-44

Janvier  
2004  
numéro double

CONVENTION  
ADAV - LMCU 2

CYCLOFICHE  
Dur les  
bordures 3

GTV  
Tourcoing :  
des arceaux 5

Roubaix :  
la reprise 6

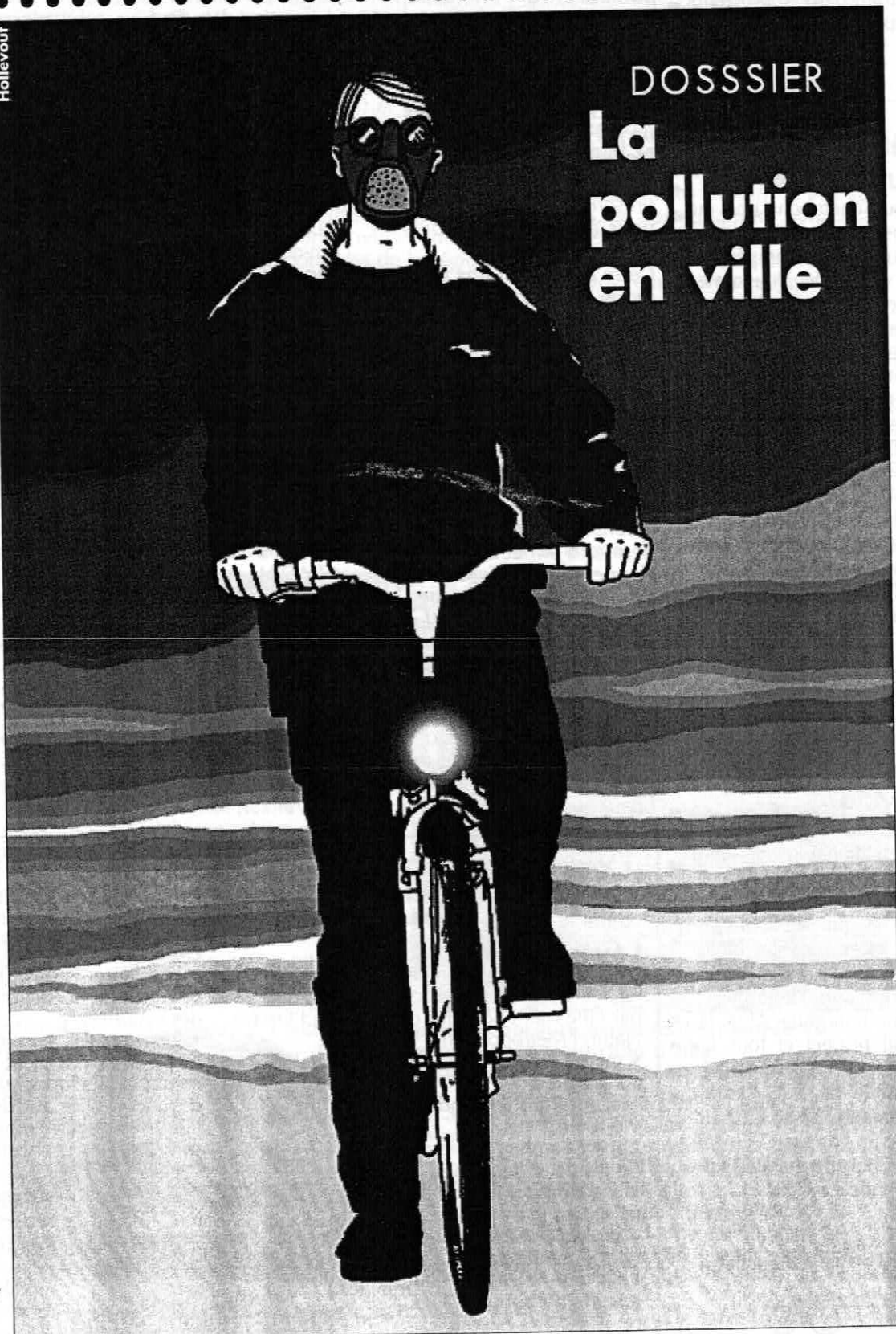
EXPÉRIENCE  
Un Collège à  
vélo 8

PROJET  
Un atelier de  
réparation à  
Wazemmes 12

NOUVELLE  
Vinci park :  
vécu à vélo 13

SÉCURITÉ  
Baisse des  
cyclistes tués 17

Hollevoet



DOSSIER  
La  
pollution  
en ville

**Vélo-tram recherché**

Nous recherchons le témoignage de cyclistes utilisant le tram comme mode de déplacement combiné entre les 3 villes, Lille, Roubaix, Tourcoing, afin de dresser le bilan d'une année de vélo dans le tram dans le prochain Heurovélo.

**Yves M**



**Fête européenne du vélo 2004**

Nous cherchons une ou plusieurs bonnes idées pour la Fête européenne du vélo 2004. Nous aimerions organiser l'événement avec plus d'ampleur que d'habitude, en conviant les associations belges Pro-vélo et Mobiel, avec l'actualité de Lille 2004 en toile de fond. Cette fête est programmée fin mai, début juin. Un circuit Lille-Courtrai-Tournai ?, une vélove-parade de Maison-Folie en Maison-Folie ? Vous avez encore trois mois pour y penser et nous écrire.

**Yves M**



**biolégumes livrés à vélo**

L'association Service civil international Région Nord propose à ses adhérents des paniers de légumes bio, ce qui est plutôt sympa, et en plus, les biolégumes sont livrés à vélo avec l'aide d'une magnifique remorque. Alors là, total respect et tous les vœux de l'ADAV pour la réussite de SCI. Renseignements au 03-20-55-22-58. Adresse : 75, rue du Chevalier-français LIL-LE.

**Yves M**



**Un nouveau partenaire : Lille Métropole C.U.**

**Convention ADAV-LMCU**

**L**ors de notre dernière Assemblée Générale, le 25 janvier 2003, a été demandé à nos adhérents de se prononcer sur l'orientation de l'association et à la question :

« **Etes-vous favorable à ce que l'ADAV s'engage à négocier des conventions de partenariat avec les collectivités locales et les institutions ?** » les membres présents se sont prononcés pour, à l'unanimité moins cinq abstentions.

**Cette inflexion dans le mode de fonctionnement de l'ADAV s'inspire directement de ce que font les associations de cyclistes urbains les plus en pointe en France** et notamment le CADR (comité d'action deux-roues) de Strasbourg et Place Au Vélo à Nantes. **Elle découle aussi d'une amélioration sensible, ces dernières années, du fonctionnement des instances de concertation de types «Groupe de Travail Vélo» (GTV) pour obtenir des aménagements cyclables correspondants à nos attentes.** Cette présence dans les commissions de concertation nécessite un suivi rigoureux des dossiers, beaucoup de temps et des

personnes maîtrisant suffisamment l'ensemble de la problématique des aménagements cyclables face aux élus et aux techniciens : c'est le rôle de nos deux chargés de missions, Michel Anceau et Julien Dubois. Pour ce travail, ils s'appuient également sur nos correspondants locaux.

Après plus d'une année de négociations, le conseil de communauté a voté le 21 novembre dernier un budget de 100 000 euros pour l'ADAV dans le cadre d'une convention de trois ans avec LMCU :

25 000 euros en 2004, 35 000 euros en 2005 et 40 000 euros en 2006 (voir les termes de la convention dans l'encadré).

Si la convention n'est toujours pas signée à l'heure où nous imprimons ce numéro de l'Heurovélo, de nouvelles relations de travail se sont déjà nouées, entre nos deux structures, et l'ADAV est de plus en plus sollicitée sur les projets de voirie. De même nos demandes de mise en place d'instances de concertation dans différentes communes de l'agglomération reçoivent un accueil favorable. Ainsi de nouveaux Groupes de Travail Vélo se sont constitués

à Lambersart, La Madeleine, Roubaix, Mons-en-Barœul et d'autres devraient prochainement voir le jour à Wasquehal, Marcq-en-Barœul, Villeneuve d'Ascq, Haubourdin, Fâches-Thumesnil et Hem. Naturellement d'autres communes seront prochainement sollicitées.

Certes, toute cette démarche n'est pas sans risques pour notre indépendance et notre liberté de parole et d'action, mais nous faisons le pari qu'il est désormais possible, avec LMCU et de nombreuses communes de l'agglomération, d'apprendre à mieux se connaître et à se faire plus confiance. Chaque année, l'assemblée générale sera l'occasion de dresser un bilan concret de ces relations plus étroites et des résultats sur le terrain. Si nos espoirs s'avèrent fondés, ce partenariat sera reconduit, voire approfondi. Si au contraire, nous sommes déçus, il devra être reconsidéré, voire abandonné. Notre objectif premier reste de favoriser la pratique de la bicyclette dans la ville, dans sa périphérie et en milieu rural.

**Yves Maerten**  
président de l'Adav.

**Extrait de la convention ADAV-LMCU en préparation**  
**Voici les engagements réciproques ADAV-LMCU, tels qu'ils sont inscrits dans le projet actuel de convention :**

**L'ADAV s'engage à :**

- participer régulièrement aux réunions de concertation du réseau cyclable organisées par Lille Métropole, les communes, l'Espace Naturel Métropolitain,
- mettre en place un système de cyclofiches consistant à :
  - recenser les demandes des cyclistes,
  - faire un 1<sup>er</sup> tri,
  - opérer un regroupement,
  - transmettre les fiches,
  - contribuer à la promotion de l'usage du vélo dans la métropole lilloise :
    - par la diffusion d'un journal d'information,
    - par la participation à des manifestations,
    - par tous les moyens qui lui paraîtront adaptés au but poursuivi.

**LMCU s'engage à :**

- considérer l'ADAV comme un partenaire privilégié pour les aménagements en faveur des cyclistes,
- instaurer des rencontres périodiques avec les services élaborant les projets afin notamment de développer une approche partagée des aspects liés aux deux roues,
- apporter une réponse dans un délai raisonnable aux problèmes soulevés dans les cyclofiches,
- accorder une subvention annuelle à l'ADAV afin de soutenir financièrement la réalisation des objectifs de l'association.



# Vélophiles et vélosophes en 2004

*L'année et l'été 2003 ont illustré dramatiquement les conséquences d'un développement tout-pétrole, tout moteur, tout auto-camion-moto sur la population en Europe.*

**T**out en sonnant le tocsin (la Maison brûle !), les hommes de pouvoir en France ne font (presque) rien, suppriment les aides aux transports collectifs, co-financent des circuits et compétitions sportives les plus absurdes (apologie de la vitesse et du gaspillage) et laissent faire un urbanisme à l'américaine qui ne fait qu'accroître une pollution atmosphérique mortifère (à long terme et aussi à très court terme !) Sans parler des constructeurs ET créateurs d'emploi à qui on laisse le droit (et ce depuis longtemps) de fabriquer des bolides roulant à 200 km/h et plus alors que le maximum de vitesse autorisé en France est de 130 km/h.



Cette année a été un bon millésime pour nos activités. Vous en aurez le détail lors de l'assemblée générale, le 24 janvier si vous nous faites le plaisir d'y assister. Grâce à vous, chers adhérents et adhérents, on n'a jamais vu autant de cyclistes dans la métropole cette année. Certes, les conditions climatiques ont été exceptionnelles mais cette croissance est une tendance longue (depuis 2, 3 ans) et cela nous réjouit.

Sur le plan des adhésions, nous n'avons jamais été si nombreux à l'ADAV (565, + 15%) et grâce à la venue de ces nouveaux cyclistes décidés, l'ADAV est l'une des associations environnementalistes les plus importantes de la région, ce qui nous encourage à poursuivre dans nos grandes orientations débattues lors de l'AG 2003.

Tout irait bien si nous ne subissions encore trop d'accidents mortels (même si la région est moins accidentogène en général et pour les vélos en particulier) : il y a encore eu trop de décès cette année (mais moins qu'en 2002) malgré l'amélioration du réseau. Il nous faut donc continuer à se battre pour un meilleur partage de l'espace public et

dialoguer le plus souvent possible avec les élus et les techniciens.

Lille et les villes du Nord et du Pas-de-Calais ont fait des efforts conséquents depuis quelques années mais nous avons en France globalement 20 à 30 ans de retard d'investissements cyclables. Il y aura encore d'innombrables réunions, groupe-travail-vélo (GTV) afin d'atteindre les niveaux de nos proches voisins. Alors, merci à vous, les Advistes, de préférer le vélo à la voiture, merci aux nouveaux adhérents de nous avoir rejoint et de nous aider. Nous avons besoin de vos suggestions, de vos remarques pour avancer.

Alors n'hésitez pas à nous écrire, à nous mailer vos remarques et suggestions, à remplir des cyclofiches, toutes choses que nous relayerons auprès des "décideurs", diffusez le journal et les actions de notre association auprès de futurs cyclistes urbains. Bref, soyez vélophiles et vélosophes, c'est tout ce que nous vous souhaitons pour l'année 2004

**Yves Maerten**

## Cyclofiches

### Dur, les bordures !

Le vendredi 13 février 2004, à l'occasion du GTV de Lille, l'ADAV fera un premier bilan avec les partenaires du projet -LMCU et Ville de Lille- de la concertation par le biais des cyclofiches. Un compte-rendu de cette réunion sera publié dans le prochain Heurovélo.

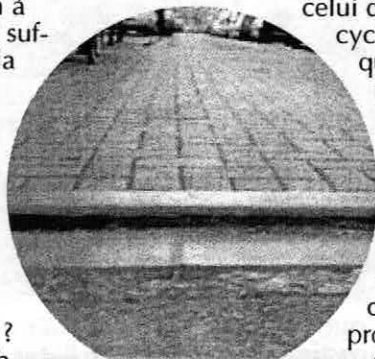
Cependant, sans attendre cette date, l'ADAV a l'intention de remettre sur la table certaines de nos propositions refusées un peu rapidement par les services techniques, notamment celles concernant le traitement des bordures. En effet les réponses R.A.S. (« rien à signaler ») ou « Dénivellation pas suffisantes pour prise en compte de la réfection » ne peuvent nous satisfaire. Cela revient à nier le problème soulevé par les usagers sans argumenter techniquement. La dangerosité et l'inconfort des bordures est une difficulté bien connue des cyclistes quotidiens : comment rester vigilant dans la circulation si on doit en même temps se soucier de son équilibre ? Pourtant il existe une solution tech-

nique simple permettant l'écoulement du fil de l'eau : le seuil zéro strasbourgeois. Autre variante du seuil zéro, moins chic que le modèle de Strasbourg : des rampes en simple enrobé. Dans le cas des plateaux bordurés traversant (configuration de nombreuses entrées de zone 30 à Lille) on peut aussi suggérer que le caniveau soit en travers du chemin des automobilistes mais pas

celui des

cyclistes qui

roulent déjà à 20km/h en moyenne. Nous pensons que les services techniques avaient compris notre problème : ils avaient même



"Pan, dans les jantes !"



plateau borduré traversant en entrée de zone 30 rue Lamartine à Lille (signalée par fiche de proposition n°15)

déjà traité quelques bordures que nous leur avions signalées (notamment les entrées et sorties d'une latérale auto de la place Philippe Lebon). LMCU généralise les dalles pododactiles pour les aveugles, pourquoi ne réussirait-elle pas avec la même efficacité la multiplication des « seuils zéro strasbourgeois » ?

**Julien Dubois**

**Parking Relais + Vélos**

LMCU va financer et installer des garages à vélo gardiennés dans les parking relais auto qui desservent les stations de métro : CHR Calmette, Porte de Valenciennes, Saint-Philibert ; Quatre Cantons et Les Prés. Les bâtiments, à l'esthétique soignés seront sécurisés

Coût : 500 000 euros. L'A.D.A.V. avait eu l'occasion de rencontrer il y a un an les porteurs du projet et de faire part de ses doutes concernant les lieux d'implantation retenus : la plupart de ces stations sont situées dans la périphérie : environnement très routier peu favorable aux cyclistes et faible densité d'habitation. A part peut-être au CHR, peu de chance que la mayonnaise TC-vélo prenne. Il y aura aussi peut-être un peu de bimodalité auto-vélo à 4 Cantons et à Porte de Valenciennes. Reste à connaître les tarifs de Transpole pour accéder à ce service de gardiennage.

**Julien D**



**Un grand merci**

à tous les adhérents qui nous ont donné un coup de main et étaient présents à la broc à vélo du samedi 8 octobre à Wazemmes, et aussi à tous ceux qui auraient voulu être là et n'étaient pas disponibles ! Tout s'est très bien passé et nous espérons que tout le monde a trouvé son bonheur ! Nous pensons à une prochaine broc de printemps ; le lieu est à déterminer : rue Gambetta face au marché, salle Courmont comme les années précédentes, ou à Roubaix où nous avons déjà un contact avec une association qui nous propose un lieu ? Faites nous part de vos idées !

**Françoise Colin**

(et MERCI à Françoise pour l'organisation !)

**Réaménagement du quai de Wault et du square Daubenton**



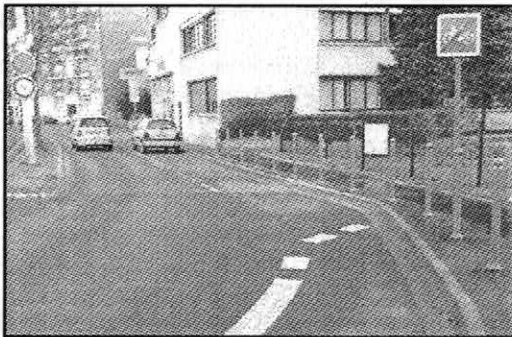
*L'A.D.A.V. avait eu l'occasion d'aborder ce réaménagement à l'occasion du GTV du 16 septembre et avait fait plusieurs propositions : transformation de la piste en*

*bande en amont du carrefour, décalage des potelets pour faciliter la réinsertion tangentielle des cyclistes dans la circulation générale, interruption de la bande cyclable en amont de l'entrée de la latérale pour inciter les cyclistes à bien prendre leur place dans ce virage dangereux.*

*Bien sûr nous n'avions pas demandé de ne pas mettre de panneaux «cycliste pied à terre» ni «interdit aux cyclistes»*

*... Puisque aucun de nos « interlocuteurs » n'avaient alors jugé utile de nous avertir de leurs intentions sur ces points. Bref, on a perdu notre temps à papoter pendant trois quarts d'heure pour rien : les décisions avaient déjà été prises ailleurs. Vous avez dit « concertation » ?*

**Julien Dubois**



**Quand les bandes sont pires que mieux.**



**Sans commentaire !**



**Alors les cyclistes, la municipalité lilloise-qui aime beaucoup les vélos- vous fait de belles zones 30 à sens unique avec des belles bordures, avec de jolis pavés, des parvis inaccessibles... et vous râlez encore ?**



**A l'endroit des "zébras" on aurait pu faire déboucher la piste bidirectionnelle en bande unidirectionnelle...**



**Eureka ! Pour régler les problèmes des cyclistes il suffit... d'interdire les cyclistes !**



Hé oui tout arrive un jour, même des arceaux tout neufs et tout beaux pour les cyclistes tourquennois. Après avoir expérimenté il y a de ça quelques années un dispositif d'accroche ultra compliqué (il fallait soulever la roue avant du vélo, poser le guidon sur un support, attraper un câble, le passer à travers les roues et le cadre, fermer le câble au moyen de son anti-vol... mais avant passer 5 minutes pour comprendre comment ça marchait pour ensuite constater une fois la procédure terminée que le support de guidon était mal fixé et tournait sur lui-même, que le câble était plein de graisse et que l'on était tout sale et le vélo toujours mal attaché... ) la Ville de Tourcoing a enfin acheté un dispositif simple et sûr d'utilisation.

**O**h bien sur, ils ne sont pas encore nombreux les pauvres... mais progressivement ils devraient se répandre dans la commune. Les 9 premiers furent "inaugurés" lors de la Journée "en ville sans ma voiture", le 22 septembre dernier, et maintenant ils attendent bien sagement que leurs petits frères les rejoignent. Il est à espérer qu'ils remplacent rapidement les inesthétiques mais surtout archaïques et totalement inefficaces pinces-roues que l'on peut apercevoir disséminés à Tourcoing, notamment devant la médiathèque.

Pour un bon usage de ces arceaux de stationnement nous vous rappelons qu'ils sont conçus pour que vous puissiez y accrocher votre vélo au moyen d'un bon antivol en U par la roue avant et le cadre. Cerise sur le gâteau, ils sont signalés par des logos vélo au sol pour les étourdis qui n'auraient pas encore compris leur fonction :

**ENFIN !**



Résultat du Groupe Travail Vélo : des arceaux à Tourcoing

*"Ben c'est quoi ch'bazard sur l'trottoir, v'la ti pas qui foutent des piquets avec des cercles pour décorer l'rue, encore une connerie pour Lille 2004!"*  
Aussi utilisez-les sans modération, faites-en la promotion et si vous avez des idées d'implantations futures, n'hésitez pas à nous contacter.

Michel Anceau

**Appel aux militants**

**Pensez comptage**

Pensez-vous qu'il y a de plus en plus de cyclistes dans notre bonne ville de Lille ?

Si, comme nous, vous pensez que oui mais que vous voudriez en avoir le coeur net, alors vous êtes mûrs pour nous aider à faire des comptages une ou deux petites heures un mois par ci, un mois par là.

**P**endant 4 ans jusqu'à septembre 2002, l'ADAV a réalisé des comptages mensuels de cyclistes à l'angle du boulevard de la Liberté et de la rue Nationale. Si nous avons pu identifier des variations en fonction de la température, le nombre de cyclistes avait peu varié pendant cette période. A l'époque les cyclistes étaient beaucoup plus nombreux sur la rue Nationale, alors seul axe doté d'aménagements cyclables. Qu'en est-il aujourd'hui ? Avec la bande cyclable et le nouveau couloir mixte bus-vélo sur le boulevard de la Liberté, la pratique a-t-elle augmenté ? Et qu'en sera-t-il demain ?

En effet, la Ville de Lille envisage très sérieusement de supprimer les bandes cyclables et couloirs mixtes bus-vélo de la rue Nationale pour les remplacer par des files de stationnement sur le tronçon Liberté-Grand'Place. L'A.D.A.V. est opposée à ce projet de zone 30 qui pénalisera fortement les cyclistes en les obligeant à slalomer entre les voitures embouteillées et à éviter les ouvertures inopinées de portière. Ce projet ne résoudra en rien les problèmes de congestion du centre-ville.

Si la municipalité veut supprimer le flux de transit à cet endroit elle doit piétonniser complètement la Grand'Place et modifier le plan de circulation de l'hypercentre pour créer des boucles de desserte qui favorisent le vélo, les transports en commun, la marche à pied plutôt que la voiture. Etant donné ce contexte inquiétant, il nous paraît aujourd'hui intéressant de vérifier si la pratique cycliste a évolué favorablement ou pas et de savoir combien de cyclistes seront pénalisés par cette décision malheureuse de la Ville de Lille.

C'est pourquoi nous souhaitons recommencer une série de comptages et que nous avons besoin de volontaires. un mercredi par mois (un mois de temps en temps ou chaque mois) entre 17 et 18 heures et/ou 18 et 19 heures attablé dans un café avec vue imprenable sur le trafic...

Merci à toutes et à tous !



Place des Buisses : une bande de présélection très appréciée des cyclistes a vu le jour fin novembre ; L'ADAV, non associée à cette réalisation, apprécie quand même !

Un article de **Libération** (28/10) présente les avantages et surtout les inconvénients des masques anti-pollution qu'on trouve dans le commerce (marque 3M).

Porté par quelques cyclistes parisiens, ce masque n'offre que peu d'avantages : d'abord, le masque ne filtre pas l'air que vous exhalez ce qui, d'après le journaliste, handicape les mangeurs d'ail et les buveurs de café au lait. Deuxième inconvénient, son efficacité très relative face aux micro-particules diésel (moins de 1 micron).

Certains filtrent mieux les poussières mais s'encrassent très vite (!). Les masques utilisés dans l'industrie sont plus performants mais ne supportent pas la pluie. Enfin, le prix est assez élevé : 50 E plus 9 E le filtre à charbon actif à changer toutes les 6 semaines.

Comme le souligne Isabelle Lesens, responsable de **Vélo-city**, le masque comme le casque donne l'impression que pédaler en ville est un exercice à risques alors que le corps médical insiste fréquemment sur les bienfaits de 2x30 mn de vélo par jour (anti-diabète, maladies cardio-vasculaires, ostéoporose, etc). Elle confirme également l'intérêt de fuir au plus vite les rues "canyons" et embouteillées, quitte à rouler sur les trottoirs au risque de prendre des P.V. A propos du dernier congrès Vélo-city qui s'est tenu fin septembre à Paris, plusieurs articles fort intéressants :

Dans **le Monde** (24/9), un article faisant le point sur les derniers chiffres de circulation vélo en France, indique que le trafic a augmenté de 16% à Paris en 2003 (on aimerait bien connaître les chiffres nordistes) même si le niveau global ne fait que 1% du trafic total et avait baissé de 4% en 2002. La pratique du vélo se maintient en centre-ville mais baisse dans les zones périphériques. En Europe, en comparaison, les 8% de cyclistes réguliers français font pâle figure à côté des 33% allemands et 65% néerlandais (on sauve l'honneur devant les Anglais avec 0,1%). Un expert souligne qu'un cycliste est perçu

comme une personne qui ne peut pas se payer une voiture tandis qu'une pédaleuse parisienne déplore le fait qu'on la taxe de mutante écolo (nouvelle injure francilienne ?).

A propos de la Journée sans voitures, une experte du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme) remarque dans un article de **Libération** (22/9) que **"les gens sont favorables à une diminution de l'automobile, le problème c'est qu'ils ne joignent pas le geste à la parole"**. Ce problème, on le retrouve en ville pour la conduite à l'école (50% des urbains conduisent leurs enfants à l'école contre 10% il y a 20 ans). Un encadré sur l'action de la Mairie relate les derniers aménagements de Lille avec un interview de Marc Santré, adjoint à la circulation, regrettant que **"tant que la voiture sera apparemment peu chère, les gens préféreront être seuls dans leur véhicule"**.

Toujours dans **Libé** (25/9), une tribune de Benoît Lambert, auteur d'une thèse sur le vélo en ville, montre les impasses de la voiture, en rappelant les recherches de Ivan Illich : **"Un américain moyen consacre 4 heures par jour à sa voiture, qu'il s'en serve, s'en occupe ou travaille pour la payer"**.

Il explique le principe de la coopérative suisse **"Mobility CarSharing"**, qui permet de partager des voitures sans les inconvénients, et fait baisser les coûts par personne (55.000 membres). Il termine son papier en rappelant que le Danemark et en particulier la ville de Copenhague est bien un paradis des cyclistes puisque les déplacements autos n'ont pas augmenté depuis 30 ans grâce notamment aux aménagements cyclables (10% du budget voirie).

Pour finir, le regard percutant du sociologue Edgar Morin, toujours dans **Libération**, qui réclame un sevrage progressif de l'automobile pour se dépendre de **"l'intoxication psychologique"** de l'automobile, véritable **"objet de fixation pathologique"**. Il assimile la voiture au tabac, soulignant qu'il n'y a pas de

danger mortel immédiat mais à long terme. Pour contrer ses ravages, il demande une "régulation" contre cet esclavage moderne et prône une convivialité nouvelle dans les transports en commun. Dans la presse régionale, la fermeture de l'avenue Léon-Jouhaux aux autos a largement servi la cause cycliste et bien soulagé les riverains. Deux promeneurs s'enthousiasment dans la Voix du Nord (16/9), **"on se croirait à Nice !"**.

Dans **Nord-Eclair**, Jean-François Caron, vice-président de la Région, déplore les projets autoroutiers (A-24, élargissement de l'A-25) et que les financements manquent pour les projets alternatifs à l'auto. Il réclame une fiscalité différente pour trouver l'argent nécessaire car les villes et collectivités territoriales sont de plus en plus sensibles au développement du vélo (entre autres).

Paul Astier, vice-président de LMCU, "Monsieur PDU" (Plan de Déplacement Urbain) veut augmenter de 400 km le réseau cyclable (soit 3 fois le niveau actuel) et améliorer la vitesse des bus dans la Communauté urbaine de Lille (**Voix du Nord** du 2/10) tandis que dans le même article, le journaliste, testant la piste du grand boulevard entre Lille et Roubaix, parle de **"chemin de Croix"** (jeu de mots) et constate les périls et gênes que subissent les cyclistes (voitures en stationnement sur la piste, vitesse automobile, feux au vert trop court). **"A 95%, c'est la voiture qui est privilégiée"** remarque un cycliste rencontré sur la piste. Malgré tout, il constate les efforts réalisés et le courage des cyclistes au quotidien.

Dans **Nord-Eclair** (21 & 22/9), Eric Quiquet, vice-président de LMCU, en charge des transports urbains, préconise de réduire les facilités faites aux automobilistes (notamment l'offre de parking gratuite un peu partout) et défend les transports en commun, rappelant que la fréquentation augmente de 5 à 7% dans la métropole. Et assène au journaliste : **"la voiture ne va pas dans le**

**sens de l'histoire"**.

Autre test dans le même n° de **Nord-Eclair**, le journaliste Didier Specq entreprend d'aller de Roubaix à Lens à vélo (50 km). Mauvaise feeling sur la piste du Grand Boulevard mais satisfecit sur le réseau de Lille et surtout entre Lille et Carvin **"un vrai délice !"**. **Bilan, 150 minutes de pédalage et festival de "mépris dans lequel on tient les deux-roues"**.

Dans l'édition 2003 des **"journalistes d'un jour" (La Voix du Nord)**, les apprentis titrent crûment : **"Trois écolos, kamikazes d'un jour"** à propos d'une promenade écologique entreprise dans les transports en commun de la métropole. Ils essayent d'emmener leur vélo dans le métro (refoulés par les vigiles de TRANSPORT), testent le vélo dans le tramway, estimant la gêne causée pour les autres usagers qui restent heureusement "bienveillants" vis-à-vis des cyclistes.

Enfin, des cyclistes, membres de l'ADAV, ont rejoint le Forum social européen à Saint-Denis à vélo (211 kms). 4 jours de vélo (VDN 19/11) inoubliables avec le partenariat de Chti Vélo qui a prêté ses beaux vélos verts. Bravo ! Dernière bonne nouvelle dans **le Monde** (28/10): à propos de l'expérience londonienne **"taxe d'embouteillage - congestion tax - voir Eurovélo n°41/42) : le trafic a baissé de 16%, le nombre d'accidents de 20%, le nombre de déplacements à vélo a augmenté de 30%. Ces résultats lui confèrent le soutien de 50% des Londoniens. Recette estimée pour la première année : 95 M d'euros."**

Rare voix discordante dans la presse régionale, **La Gazette du Nord-Pas-de-Calais** (3/7) : Laetitia Parent y déplore la chasse aux voitures à Lille, **"choquée par les idées municipales"**. Elle estime que **"le nouveau PDU n'a été pensé que pour une minorité de Lillois qui habitent déjà le centre-ville"** et parle d'**"ineptes propos à la hauteur des impôts locaux"**. Pas cool, Laetitia !

**Yves M**



## On n'y croyait plus !

Le renouvellement de l'équipe municipale, en 2001, marqua un coup d'arrêt pour nos actions en faveur du vélo en ville. Il aura fallu attendre près de 3 longues années pour que le Groupe Travail Vélo de la Ville de Roubaix, lancé en 1996, redémarre. Ce, malgré nos incessantes relances.

Que de temps perdu...

**N**ous espérons néanmoins que cette commission nous permettra de rendre Roubaix un peu plus vivable pour les personnes qui souhaitent encore s'y déplacer à vélo malgré la pression omniprésente de l'automobile qui est allée jusqu'à réinvestir la Grand-Rue un temps piétonne.

**Première satisfaction : le contre-sens que nous réclamions depuis 1998 à l'extrémité de l'avenue Lenôtre vient d'être réalisé.** Nous espérons qu'il servira d'exemple à suivre et que ce type d'aménagement se répande peu à peu sur la commune.

**Première grosse déception : le réaménagement souhaité par la Ville de Roubaix pour l'avenue d'Alsace ne comporte à ce jour aucun aménagement cyclable** si ce n'est de minables petits logos vélo et des sas aux feux. Alors que l'on peut actuellement circuler sur cette artère à 3 voitures de front, on va passer à une 2x2 voies. Un projet à 1x1 voie accompagné de bandes cyclables avait pourtant été initialement proposé par les services de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU)...

La Ville souhaite en effet se doter d'un axe permettant une liaison directe entre la Voie Rapide Urbaine (VRU) et les parkings géants de "Géant" et de "Mac Arthur Glenn". Au fait, à quoi peuvent bien servir le métro et le tramway desservant déjà ces lieux ? A quoi peuvent bien servir le PDU et la Loi sur l'Air ? Certainement pas à encourager les déplacements alternatifs à la voiture ! Et

# Reprise du GTV à Roubaix



**Bientôt 2x2 voies à la place de bandes cyclables !  
Merci Roubaix !**

dire que Roubaix a dernièrement adhéré au Club des Villes Cyclables !

L'avenue d'Alsace fait pourtant partie des axes à traiter dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) voté par la Ville de Roubaix. Elle est un point de passage obligé pour qui veut se rendre de Roubaix à Tourcoing, et surtout elle est encadrée par l'avenue des Nations Unis déjà dotée de bandes cyclables et le boulevard Gambetta dont la réfection prochaine comportera des aménagements cyclables. Elle permet, en outre, de rejoindre à partir du centre ville les halages du canal de Roubaix qui seront bientôt officiellement ouverts à la circulation des cycles. Elle figure également parmi les 10 rues les plus accidentogènes recensées par le Plan d'action Sécurité Routière mis en œuvre par la ville, plan qui révèle l'extrême vulnérabilité des piétons et des cyclistes.

Mais voilà Roubaix dont le

centre ville fut déserté par ses commerçants opte une fois encore pour le tout-voiture. Si les efforts et le travail réalisés par la municipalité pour redynamiser le centre-ville sont indéniables nous pensons que privilégier uniquement la voiture est une grave erreur. Mettre à 2X2 voie l'avenue d'Alsace ne changera rien pour les automobilistes aux heures de pointes car ils sont déjà coincés sur le boulevard Montesquieu, dès la sortie de la VRU, et ensuite sur toute la longueur des Nations Unies.

**Dans tous les cas, l'ADAV ne pourra se contenter de logos vélos !** Vouloir développer la pratique du vélo ne se résume pas à peindre des petits vélos sur la route mais à réaliser des aménagements SURS et CONTINUUS jusqu'aux intersections !

**Raymond Bodart  
& Michel Anceau**



## Auto-école cyclophile

Descendant le Boulevard Vauban, j'ai eu l'agréable surprise de voir deux véhicules de l'auto-école « Feu Vert » stationnés l'un derrière l'autre en double file... mais pas sur la bande cyclable. Je n'avais observé cela que deux fois dans ma vie, dont une en Hollande : le camion de déménagement avait laissé la bande cyclable libre. C'était tellement extraordinaire que je me suis arrêté pour féliciter le moniteur resté à son volant en ajoutant : « J'espère que vous dites bien aux futurs automobilistes de faire comme vous! ». Un peu gêné, il m'a répondu : « En fait, notre patron nous demande de nous garer sur les bandes cyclables car en cas de procès-verbal, le montant est moins élevé si on stationne sur une bande cyclable que si l'on occupe la chaussée ... ». Je l'ai remercié d'avoir désobéi ! Cela dit, la pression cycliste n'est sans doute pas étrangère à ce comportement du moniteur d'auto-école : les cyclistes sont tellement nombreux sur les bandes du Boulevard Vauban que les automobilistes hésitent à les squatter.

J-P V



## PDE et PDS\*

Afin de mesurer la consistance et l'opportunité d'un projet portant sur la promotion des usages du vélo à travers les PDE et PDS\*, Xavier aimerait rencontrer des adhérents intéressés par le sujet

\* : Plan de Déplacement Entreprises  
Plan de Déplacement Scolaires

tél : 06 76 08 92 39  
ou 03 20 38 34 24



# Le Collège du Lazaro de Marcq à vélo

Après une journée de préparation consacrée à 6 ateliers : secourisme, sécurité routière, plateau maniabilité vélo, préparation au BSR, découverte de l'exposition « cité mobile-vélo cité ».

«Cela m'a plu d'avoir appris le code de la route.»  
Laura D.



atelier de maniabilité assuré par l'Adav



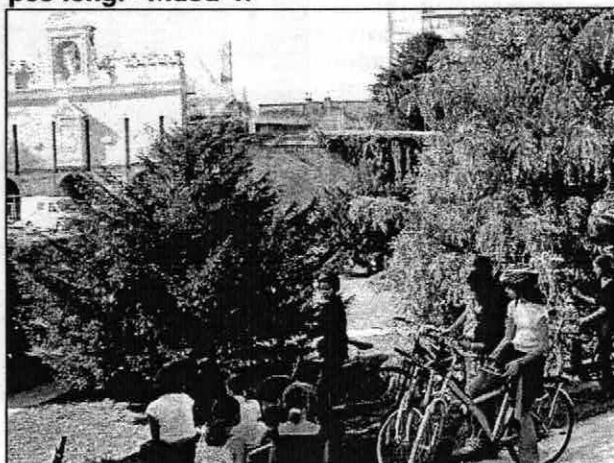
atelier de réparation assuré par l'Adav



«Cela m'a plu car j'ai appris à vérifier mon vélo.»  
Lorène V.

«J'ai bien aimé cette sortie à la découverte de Lille car elle nous a appris l'histoire de notre ville.»  
Clément R.

«J'ai bien aimé car je n'étais jamais allé dans le Vieux-Lille. Mais les filles ont trouvé ça un peu long.»  
Maud V.



Cette action a été réalisée dans le cadre d'un projet PDSAR en association avec l'Adav.

**C**e lundi 22 septembre, nous sommes partis à 9 heures du collège pour une balade à vélo dans les rues de Lille. Nous avons participé à cette sortie à l'occasion de la journée européenne "En ville sans ma voiture", une journée où les automobiles sont interdites dans le centre-ville. Mais pourquoi

une telle journée ? Nous voyons plusieurs intérêts à cette action : limiter la pollution des grandes villes et dégorger les centres-villes trop souvent saturés mais aussi faire redécouvrir aux gens les autres moyens de transport non polluants (vélo, trottinette, roller, bus à gaz...) et le plaisir des promenades où l'on prend son temps. Pour cette sortie, nous avons été

répartis en plusieurs groupes accompagnés de professeurs et de bénévoles du club cycliste de Marcq. Nous avons suivi un parcours qui nous a permis de découvrir de nombreux monuments de ville : la porte de Gand, la citadelle de Vauban, le couvent des Minimes, la statue du P'tit Quinquin, le Beffroi de la Place Rihour, l'Opéra, la Place du Concert et le palais de Justice. A chacun de ces monuments, nous nous sommes arrêtés pour

mieux connaître son histoire. Nous avons fait plusieurs pauses pendant ces 27 kms mais heureusement que nos profs avaient pris de l'eau ! C'était une bonne journée ; on s'est bien « éclaté » (ça change des cours !). Les bénévoles étaient très sympa avec nous et on les remercie beaucoup. FAITES ATTENTION SUR LA ROUTE !  
**Les élèves du Collège Lazaro et Olivier Duteil**



1 2 3 4 5 6

I						
II		■				
III						
IV			■			
V						

## Mots croisés

### Horizontalement

- I. Energie printanière.-
- II. Elle se décarcasse pour des clous.
- III. Choisi les meilleurs.
- IV. Vieux bled. Trois de Pascal.
- V. Vieux pont.

### Verticalement

1. Demi gentil petit canard.
2. Dernier, c'est branché.
3. Sert les demis ou vit dans l'eau.
4. Paletot de poète.
5. Promût ou tassât.
6. Demi gentil petit canard.

Solution page 17

Benoit Cousin



# Le point dans les Weppes

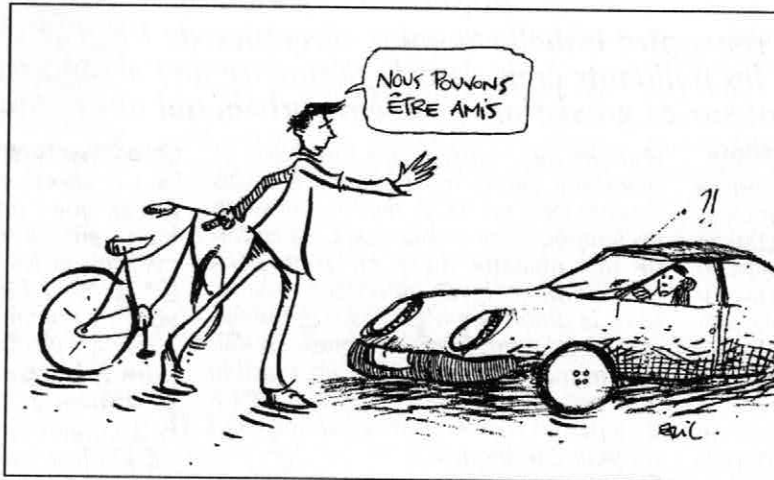
*La démarche avait été lancée et approuvée il y a un an lors de l'Assemblée Générale de l'ADAV. Elle s'est concrétisée récemment. L'ADAV et LMCU vont signer une convention de partenariat pour trois ans qui impose de notre part une participation à des instances de travail, la gestion de cyclofiches pour centraliser, classer et diffuser les souhaits de nos adh-*

*rents en matière d'aménagements cyclables. LMCU s'engage en retour à nous informer des projets de voirie et à nous associer à leur conception. Notre collaboration sera subventionnée à hauteur de 100 000 Euros sur 3 ans, ce qui permettra à l'Adav d'assurer cette mission.*

**C**ette démarche a porté ses fruits à Strasbourg pendant de nombreuses années. On croise les doigts et espère qu'il en sera de même à Lille. Cela dit, pour l'heure, il est vrai que nous devons juste faire confiance à LMCU sans être sûr que cette institution ne profitera pas de la situation pour nous neutraliser en nous privant de moyens d'action, notamment juridiques.

### L'épreuve des faits

Nous saurons très vite si nous avons eu raison d'agir ainsi. A Hallennes-lez-Haubourdin, une zone d'activité devrait être créée. Elle va immanquablement augmenter le trafic camions et voitures sur le seul échangeur, déjà très chargé, sans aménagement cyclable, qui relie le village à la RN 41. Nous avons demandé à ce qu'un itinéraire alternatif soit créé pour soustraire les piétons et les cyclistes de ce tronçon (par la création d'une passerelle au-dessus de la RN 41). En temps ordinaires, nous aurions porté l'affaire devant



le Tribunal Administratif, d'autant que l'enquête publique comportait d'autres insuffisances (création de voies nouvelles dans la zone sans piste cyclable et évaluation insuffisante de l'impact de cette zone sur la qualité de l'air, au mépris de l'Article 4 de la loi sur l'air :

*« le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire ».* Nous saurons très vite si LMCU n'utilise pas cette convention pour nous bâillonner et si l'ADAV ne s'est pas privée d'un moyen d'action qui s'avère efficace.

### Recours juridiques

De fait, nos anciens contentieux courent toujours et notre dossier en appel contre LMCU est en passe d'être jugé (il s'agissait de décision d'aménagement de voirie ne respectant pas la loi sur l'air qui dans son article 4 stipule qu' « à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voirie urbaine (...), 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 ».

Notre affaire a été présentée

devant la cour administrative d'appel de Douai ce mercredi 17 décembre 2003.

S'appuyant sur la décision du Tribunal Administratif d'Appel de Lyon, le Commissaire du gouvernement semble s'apprêter à nous donner raison sur trois recours (sur quatre). Pour l'instant, le jugement est mis en délibéré. Il devrait être publié de manière définitive dans une quinzaine de jours.

Si elle est confirmée, cette victoire est importante

pour toutes les associations de cyclistes urbains en France : elle signifie que la décision du Tribunal de Lyon a fait jurisprudence. Cela dit, LMCU n'est pas la seule institution compétente en matière de construction ou de rénovation de routes. Le Conseil Général traite toutes les routes départementales. Il semble avoir intégré l'idée de doter chaque voie nouvelle d'aménagements cyclables, mais il ne profite pas toujours des rénovations pour le faire. Pour l'ADAV, il y a là matière à utiliser notre savoir-faire juridique...

**J-P V**

**L'**article ci-dessus de Jean-Pierre sur les recours juridiques et les conventions appelle quelques remarques (voir aussi le résumé de la réunion 10 novembre dans la rubrique « l'ADAV y était »).

- Suite à l'enquête publique et aux observations de Jean-Pierre, le projet a été modifié par LMCU en charge de l'implantation de la ZAC du Moulin Lamblin à Hallennes lez Haubourdin : le projet comprend désormais des aménagements cyclables à l'intérieur de la zone et la route départementale du port de Santes contiguë à cette ZAC sera aussi réaménagée en tenant compte des cyclistes.

- On ne peut pas attaquer LMCU sur

un projet d'implantation d'une ZAC au prétexte que le Conseil Général et la DDE n'ont pas réalisé de passerelles piétons-cyclistes lors de la mise à deux fois 2 voies de la RN 41.

- L'efficacité des recours juridiques pour la réalisation d'aménagements cyclables reste à démontrer : depuis 5 ans tous les recours juridiques en faveur du rétablissement des franchissements piétons-cyclistes de la RN 41 ont échoué. L'ADAV n'abandonne pas le projet de réalisation de passerelles piétons-cyclistes à Hallennes lez Haubourdin mais elle ne doit pas rejeter d'emblée la concertation. De plus même si la jurisprudence du Tribunal Administratif d'Appel de Lyon s'applique, cela risque d'être une victoire

à la Pyrrhus : les travaux ayant déjà été réalisés, les voies concernées ne seront plus modifiées et la mise en place de relation de travail sereine avec LMCU sera une fois de plus retardée.

- Fait rarissime, LMCU accepte de signer une convention de partenariat avec l'ADAV même si nous maintenons nos recours juridiques concernant l'application de l'article 20. Pour une institution soupçonnée de vouloir nous bâillonner, cela méritait d'être saluer !

**Yves Maerten, Président de l'ADAV**

# Vélo et pollution atmosphérique dans la métropole lilloise

Ce n'est pas la première fois que l'Heurovélo s'intéresse aux problèmes de pollution atmosphérique en milieu urbain. Nous avons déjà rencontré l'association pour la prévention de pollution atmosphérique (APPA) et nous présentons ici les premiers résultats de l'opération "sentinelles de l'air" mis en place à Lille et Dunkerque, qui concernait piétons, automobilistes et cyclistes.

D'autre part, nous avons rencontré Isabelle Sagnier, directrice de l'AREMA, association qui mesure quotidiennement les polluants émis dans le périmètre de l'arrondissement de Lille. Nous faisons donc le point sur ce gravissime problème urbain qui nous concerne tous.

## L'AREMA, un outil pour notre santé

**A** l'occasion de la Journée sans voiture à Tourcoing, l'AREMA, l'association pour la mise en œuvre du réseau d'étude, de mesure et d'alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique dans la

zone de Lille-Roubaix-Tourcoing, détaillait les missions et les études sur la qualité de l'air qu'elle mène depuis sa création en 1992. Installée dans un immeuble donnant sur le Boulevard de la Liberté à Lille, (18 stations fixes de mesures de 31 polluants répartis sur une surface de 888 km<sup>2</sup>) compte une petite dizaine de salariés, essentiellement des chimistes de formation car le cocktail que nos (pauvres) poumons inspirent tous les jours ressemble de plus en plus à un bouillon de culture chimico-merdique invraisemblable. Après nous avoir fait visiter la station de mesure installée dans les locaux de l'AREMA, la directrice Isabelle Sagnier a accepté de répondre à nos questions :

### Qu'avez-vous observé lors de l'été 2003 ?

**Isabelle Sagnier :** L'été 2003 a battu tous les records, les niveaux ont tous augmenté notamment l'ozone (O<sub>3</sub>) en intensité (256 micro-grammes/m<sup>3</sup> dans l'après-midi du 11 Août à Salomé près de La Bassée) et en fréquence (14 jours contre 2 en 2002). La chaleur et l'absence de vents ont empêché leur dilution. De plus, les niveaux les plus élevés sont apparus le week-end. Si la procédure d'alerte n'a pas été déclenchée (niveau 3, soit un dépassement de 360 micro-grammes pour l'ozone), nous avons relevé 11 jours de niveau 2 (soit un dépassement de 180 micro-grammes pour l'ozone) et 20 jours de niveau 1 (130 pour l'ozone) et 9 jours pour le dioxyde d'azote.

### Est-ce que l'ozone est dangereux ?

**IS :** Oui, bien sûr. C'est un gaz très bizarre, à la chimie complexe et lié aux

régimes des vents. Il y a formation et réactions selon les niveaux d'oxydes d'azote (NO ou NO<sub>2</sub>, les Nox) et selon les températures ambiantes. Cela entraîne des niveaux d'O<sub>3</sub> en zone péri-urbaine plus élevés qu'en centre-ville. Mais la différence n'est pas si grande (+ ou - 20 %) entre les deux zones. En tout cas, le moindre seuil d'O<sub>3</sub> est nuisible à la santé et comme il augmente de 1 à 2 % par an sur l'ensemble du territoire, on peut être inquiet.

### Observez-vous une pollution d'hiver et une pollution d'été ?

**IS :** Oui, l'hiver, le chauffage des immeubles génère une combustion plus ou moins complète de produits fossiles, fuel, charbon, bois et dont nous mesurons l'impact sur nos relevés. D'autre part, le trafic routier est plus important l'hiver. Les niveaux de CO et CO<sub>2</sub> (COx) sont plus importants.

L'été, c'est plus l'ozone que les COx que l'on retrouve.

### Y-a-t-il des différences entre les villes ou entre quartiers d'une même ville ?

**IS :** Il y a parfois des différences de l'ordre de 30 % selon les jours d'une rue à l'autre. Nous réalisons actuellement des mesures fixes sur une échelle de 1 km<sup>2</sup> dans une commune pour préciser ces observations. A l'échelle régionale, les interférences entre bassins de population sont minimes, il y a de l'espace entre Lille et Dunkerque même si nos capteurs au sud de Lille reniflaient parfois les effluves de Méta-leurop.

**Avez-vous des échanges avec les autres structures de mesure et d'alerte régionales (Côte d'Opale, Bassin minier, Artois, Hainaut) ?**

**IS :** Nous communiquons beaucoup entre nous pour pouvoir construire des relevés et des analyses à l'échelle régionale.

### Que faire lors des pics de pollution ?

**IS :** D'abord, rouler tranquille, ne pas forcer, que l'on soit piéton, cycliste et bien sûr automobiliste. Pour les cyclistes et les joggeurs, éviter de "sortir" après 17 h puisque c'est l'heure qui voit les niveaux augmenter nettement au moins jusqu'à 19h, 20h.

### Que faire pour éviter des pics de pollution ?

**IS :** Limiter la vitesse des véhicules de 20 km/h, c'est bien mais insuffisant à l'échelle locale. La meilleure façon pour réduire l'ozone par exemple est d'agir de manière continue, y compris en dehors des pics. Cela implique d'être responsables de nos choix de déplacements et de notre style de conduite.

### Quelles sont les tendances que vous pouvez observer sur le long terme ?

**IS :** Nous manquons encore d'éléments de référence et d'analyses puisque les laboratoires comme le nôtre sont relativement récents (1990). De même pour les différents polluants. Malgré l'incontestable amélioration technique des véhicules, le trafic continue d'augmenter de 2 à 3% par an ce qui fait augmenter les émissions de polluants. Certains ont baissé mais d'autres sont en constante augmentation. Et si la péri-urbanisation se poursuit (les gens vivent à la campagne et travaillent en ville en prenant leur voiture) en France comme ailleurs, phénomène qui consomme beaucoup de pétrole, la qualité de l'air sera médiocre voire dangereuse lors de pics estivaux.

Mais je veux rester optimiste car l'AREMA mène une politique de sensibilisation auprès des scolaires, nous avons créé une malle-pédagogique pour les cours de Sciences de la Vie et de la Terre (SVT) en 5ème, 4ème, 3ème qui a beaucoup de succès. D'autre part, nous avons créé un site Air des beffrois (voir encadré) qui suscite 30.000 visites par mois. Et puis la loi sur l'air (1997) est un progrès. Elle permet une sensibilisation des élus régionaux et locaux. Mais il est évident qu'une politique tout-voiture ne peut qu'aggraver une situation limite comme on l'a vu lors de l'été 2003.

Propos recueillis par YM





# L'étude de l'APPA\* : les sentinelles de l'air

*En 2001, 30 volontaires, âgés de 32 à 57 ans se sont transformés en capteurs mobiles d'air respiré au cours de deux campagnes, printemps-été et automne-hiver 2001, sur les territoires de Lille Métropole et de la Communauté urbaine de Dunkerque.*

temps passé en intérieur sont peu marquées entre l'été et l'hiver.

Le mode de transport majoritairement utilisé par les sentinelles est la voiture particulière et le temps passé dans son véhicule peut atteindre un maximum journalier de 4h30 !

En ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), à Lille, le minimum en été et en hiver est pratiquement le même (13 et 10 microgrammes) par contre l'écart entre été et hiver est conséquent (61 l'été et 146 l'hiver !), la moyenne annuelle respirée étant de 30.

Sur Dunkerque, l'été est un peu plus favorable (50) mais le NO<sub>2</sub> monte jusqu'à 252 l'hiver !

Mais le plus inquiétant se trouve dans le fait que quelques sentinelles respiraient un air plus vicié à l'intérieur de leur logement qu'à l'extérieur, dû notamment à l'utilisation de chauffages d'appoint au pétrole.

Pour le monoxyde d'azote (NO), les mesures et constats sont proches de celui du NO<sub>2</sub>.

Pour le monoxyde de carbone (CO), autre gaz dangereux, l'étude a montré et confirmé d'autres études, à savoir que l'exposi-

tion au CO est la plus fréquente pour les utilisateurs de voiture particulière, même au moment de remplir son réservoir d'essence. Les fumeurs actifs ou passifs sont soumis également à des niveaux importants de CO.

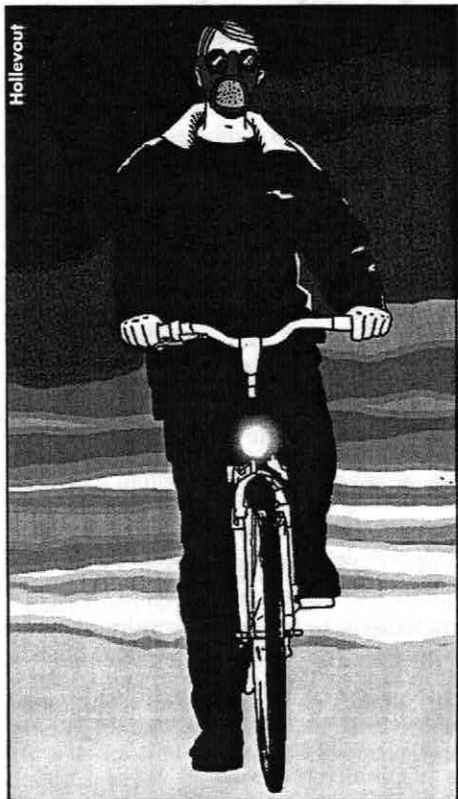
Pour les cyclistes, les concentrations relevées sont beaucoup plus faibles que pour les voitures (la moitié en moyenne) mais il faut majorer les mesures car l'effort du cycliste lui fait inhaler plus d'air.

L'étude de l'APPA a donc plutôt confirmé que ce que nous savions déjà, à savoir que les cyclistes et les piétons sont les moins exposés aux différents polluants urbains majeurs (dont ils ne sont en rien responsables) et qu'il faut fuir les embouteillages urbains en général et particulièrement le soir par des petites rues désertes et sans pédaler trop vite.

\* Association pour la

Prévention de la Pollution Atmosphérique

L'indice atmo du jour et prévision :  
site : [www.airdesbeffrois.org](http://www.airdesbeffrois.org)  
répondeur téléphonique : 03 20 57 21 98  
mallette pédagogique  
"l'air à plein poumon"  
tél : 03 20 15 84 15



Les sentinelles actifs sont plus nombreux sur la métropole lilloise et les retraités plus sur le Dunkerquois.

Comme les mesures se font aussi à l'intérieur du logement de la sentinelle, les caractéristiques des habitations sont prises en compte dans l'analyse des données. Du reste, les sentinelles passent 80% de leur temps en intérieur, domicile, travail ou divers. Les différences de moyennes de

## Quelques informations extraites de la brochure « La climatisation automobile » éditée par l'A.D.E.M.E (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie)

**Par les progrès technologiques réalisés, le rendement des moteurs thermiques s'est amélioré, entraînant une diminution de la consommation et des polluants rejetés.**

Mais ces améliorations ont été contrecarrées par l'accroissement du couple et de la vitesse, l'ajout de direction et du freinage assisté et d'options telles que la climatisation, les lève-vitres électriques, dégivrage électrique. De plus, les engagements de réductions de CO<sub>2</sub> pris par les constructeurs automobiles européens, japonais et coréens ne tiennent pas compte du fonctionnement de ces auxiliaires, notamment de la climatisation. Le taux d'équipement (en

système de climatisation) des véhicules neufs a cru en France de moins de 15% en 1995 à plus de 60% en l'an 2000 et devrait atteindre 90% en 2010.

Conséquence : 66% du parc total des véhicules légers seront alors climatisés et ce pourcentage devrait monter à 88% en 2020.

Selon un test réalisé en enceinte climatique réglé à 30° C et de 50% d'humidité relative sans dispositif d'ensoleillement : (conditions d'essais du système de climatisation peu sévères) la climatisation automobile génère :

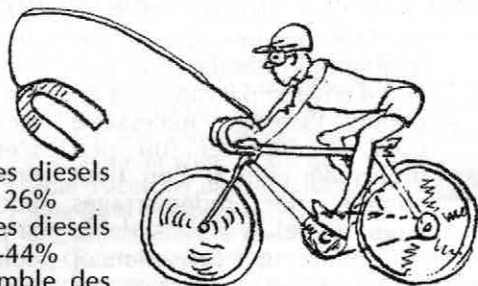
- Une surconsommation de carburant. En cycle urbain, pour 100 kilomètres effectués, elle atteint :  
- 3,1 litres pour les moteurs à

- essence (moyenne 10 véhicules) ou 31%  
- 2,4 litres pour les diesels atmosphériques ou 26%  
- 4,0 litres pour les diesels suralimentés ou 43-44%  
- 3,2 litres l'ensemble des diesels (moyenne 10 véhicules) ou 35%

- Une surémission de polluants réglementés (CO, HC, NOx et particules).

- Une aggravation de l'effet de serre par pertes de fluides frigorigènes.

Un kg de ce fluide émis à l'atmosphère a autant d'effet que 1,3 tonne de CO<sub>2</sub>. Le circuit de climatisation n'étant pas totalement étanche (porosité des raccords souples, usure du joint tournant, etc.), il en résulte des pertes augmentant le phénomène d'effet de serre. Suite à la lecture de ce document, je me demande si les



véhicules récents équipés de la climatisation ne sont pas plus polluants que les véhicules plus anciens non équipés de la climatisation.

Plus aucun doute, la voiture la moins polluante est la Rosalie sans système de climatisation. Reste que même avec ce modèle, les problèmes de stationnement et d'embouteillages demeurent. Un dernier petit truc : comment reconnaître une partie des véhicules les plus polluants en période de canicule ? C'est très facile, ce sont ceux qui roulent fenêtres closes !

Jean Dewavrin

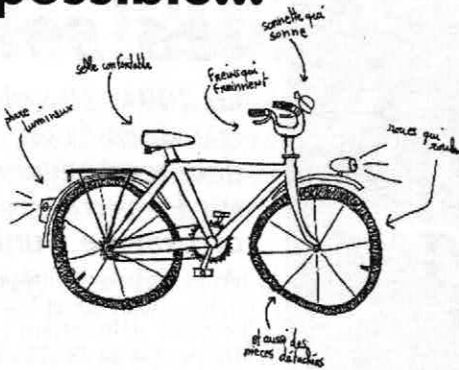
# Un Atelier de Réparations Autonomes de Bicyclettes à Lille, c'est possible...

Constatant l'importance pour les cyclistes de se sentir autonomes vis-à-vis de leur moyen de locomotion, tant d'un point de vue économique que purement pratique, a germé l'idée, à l'instar de villes comme Strasbourg ou Grenoble, de s'organiser autour d'un endroit affecté au stockage du matériel nécessaire aux menues réparations dont peuvent faire l'objet nos bicyclettes.

Déjà expérimenté de façon ponctuelle chez des adhérents de l'A.D.A.V. par le passé, ce type de rendez-vous avait alors remporté un vif succès auprès de ceux qui s'y étaient rendus. Un Atelier de Réparations Autonomes de Bicyclette serait le bienvenu sur la métropole lilloise pour répondre aux inquiétudes des cyclistes, confirmés ou pas

d'ailleurs (qui ne s'est jamais trouvé complètement démuné face à un problème a priori insoluble, de la simple crevaison au rayon dérégulé ? Ce lieu couvert aurait pour objectif de permettre aux membres de l'association de s'y

rendre pour y effectuer, à l'aide du matériel disponible (ce qui implique de avoir réuni au préalable ce matériel, avis aux bonnes âmes) et sous l'œil d'un adhérent qui se sera porté volontaire pour à tour de rôle y assurer une permanence, les révisions nécessaires au bon fonctionnement de sa monture. L'idée première et finalement assez évi-



dente est d'abord de dégoter un endroit, dans Wazemmes de préférence, qui se prête à ce genre de réalisation. Mais comme rien n'est encore arrêté, et qu'il reste encore beaucoup

à décider (fréquence d'ouverture, localisation, services disponibles...) cet article s'adresse à tous ceux intéressés par un tel projet. Si c'est ton cas lecteur, tu peux me joindre par différents canaux : s.torro@laposte.net, ou au 06 75 216 706, pour que l'on convienne tous ensemble d'une date de rencontre.

Sébastien Torro

## Argumentation

# Y a t il une réponse citoyenne à la pénurie de parkings autour du Campus Calmette ?

*Dans les mois qui viennent le parking de la Place Jean Baptiste Lebas sera progressivement fermé, et le stationnement de plus en plus difficile autour de l'Institut.*

*Ce changement sera-t-il l'occasion de changer nos habitudes et d'utiliser un mode de transport adapté à l'environnement urbain : le vélo ?*

Le vélo est une invention remarquable qui diminue d'un facteur 4 environ par rapport à un piéton l'énergie nécessaire pour se déplacer (un peu moins en ville si l'on tient compte des redémarrages après un feu rouge). Vis-à-vis de la mouche ou du lapin qui consomment respectivement 15 et 4 calories par gramme et par kilomètre, un être humain marchant à pied se comporte honorablement puisqu'il n'a besoin que de 0,75 calorie/gramme/kilomètre; mais il n'est pas aussi efficace qu'un cheval, un saumon ou un train. Grâce à son vélo, le cycliste bénéficie du meilleur rendement énergétique parmi toutes les créatures qui se déplacent (*Scientific American - Mars 1973, 81-91*).

Sur le plan financier, les budgets investissement et fonctionnement d'un cycliste peuvent être respectivement 50 et 1000 fois plus faibles que ceux d'un automobiliste !

Pour des trajets inférieurs à 10 kilomètres en ville, de porte à porte, le vélo est aussi rapide que la voiture. Pour aller de Marcq-en-Barœul à l'Institut Pasteur (7,5 kilomètres), un cycliste met

30 minutes ± 5 minutes selon la météo ; un automobiliste 30 minutes ± 20 minutes selon les encombrements et les facilités de parking.

L'exercice physique que nécessite la pratique quotidienne du vélo est bénéfique pour la santé, recommandé pour la prévention des maladies cardio-vasculaires et de l'obésité. Une des objections souvent opposée à la pratique du vélo est le climat de notre région.

A cela, on répondra qu'il existe des équipements très efficaces pour se protéger de la pluie, qu'une analyse fine révèle que le nombre de jours où il pleut entre 7h et 9h ou entre 18h et 20h est limité et que le vélo est très populaire dans des régions plus septentrionales que le Nord de la France. Les obstacles à l'utilisation du vélo sont aussi culturels. Celles et ceux qui craignent que l'utilisation d'un vélo leur fasse perdre leur autorité seront peut être rassurés en apprenant que Harold Varmus aujourd'hui directeur du NIH\*, utilise régulièrement son vélo pour aller au travail. Celles et ceux qui apprécient la distinction peuvent commander le modèle de vélo adopté par la famille royale de Belgique. Celles et ceux qui sont sensibles

aux performances peuvent additionner les kilomètres parcourus chaque jour et estimer au bout de combien de temps ils auront fait sur leur deux roues le tour de France, puis le tour du monde, et au delà...

A l'Institut Pasteur, la création du menu alternatif répondait à un double souci : équilibrer notre assiette et réduire le déséquilibre entre le Nord et le Sud en augmentant la part des protéines végétales dans notre alimentation. En adoptant le vélo, nous prenons soin de notre santé, et nous manifestons notre attention à l'égard de nos collègues chinois, indiens ou africains qui n'ont pas de voiture et dont les pays ne pourront jamais bénéficier du suréquipement automobile qui est le nôtre. Le personnel du Campus Calmette saura-t-il monter la voie en matière de transport comme il l'a fait en matière d'alimentation ? Achetons un casque et un bon antiviol, vérifions l'état de l'éclairage et des freins, enfourchons nos vélos et vive le transport alternatif !

Bernard Vandebunder  
directeur de recherches au CNRS

\* : National Institute Health (équivalent du CNRS aux USA)



# VINCI PARK Lille – mardi – 8 h 15. Elle est contente et pédale avec entrain vers le nouvel édifice où son entreprise s'est installée.

**E**lle vient de laisser sa fille à la porte de l'école primaire, satisfaite en son for intérieur de la conversation « de grandes » qu'elles ont eue, pendant les dix minutes de route entre la maison et l'école : elle a expliqué à sa petite toutes les bonnes raisons qu'elle a trouvées de se réjouir du déménagement.

À peine dix minutes de plus de vélo, le matin et le soir, pour aller et revenir du nouveau bureau. Mais oui, elle serait à l'heure, comme d'habitude, derrière la porte vitrée de l'école, pour l'attendre et rentrer ensemble à la maison. Non, rien ne changerait dans la routine quotidienne. Oui, Maman a toujours la chance d'avoir un travail, un bon, qui lui plaît la plupart du temps. Elle a réussi, en quelques minutes, un joli coup : rassurer son enfant, si craintive, et se convaincre elle-même que ce changement de locaux doit être accueilli de la meilleure façon possible. En arrivant à l'angle du boulevard où s'élève le nouvel édifice « tout de verre et d'acier », elle repère immédiatement l'accès au parking, serpent de bitume plongeant dans les entrailles du sous-sol. Son entrée, plus large que haute, est hérissée de bornes électroniques et de panonceaux, propre et nette alliance de blanc et de bleu marine, couleurs de la Compagnie.

Elle met pied à terre, souhaitant savourer sans précipitation son entrée dans l'antichambre de son nouvel univers. Elle se félicite déjà, pour elle comme pour son employeur, de ne plus avoir à ranger honteusement son vélo derrière l'escalier d'honneur de la vieille bâtisse où elle travaillait hier encore. Elle accède enfin à ce monde de modernité tant vanté. À mi-pente, elle constate que la barrière commandée par le cerbère électronique (à laquelle elle n'a aucune carte à présenter) lui coupe la route. Une barrière trop basse pour laisser passer le vélo qu'elle aurait pu tenir d'une main, en se penchant un peu. Il n'y a qu'une solution : hisser son vélo sur le haut trottoir pour contourner la borne maudite. L'obstacle franchi, elle s'avance sous la barre sombre d'un pas presque conquérant, satisfaite de pénétrer dans ce qu'elle se plaît déjà à appeler « son » parking. À l'entrée de la sinistre esplanade où des flèches géantes canalisent les arrivants (la place de chacun est marquée au sol, selon une planification célébrant l'avènement d'un ordre rationnel) elle cherche des yeux l'accès à « son » ascenseur. Il est proche, à peine cent mètres entre deux rangées de bêtes d'acier.

Arrivée près de la porte menant à l'ascenseur, elle se trouve un moment déconcertée : où accrocher son vélo ? Pas de ces barres prévues d'habitude, aucun anneau scellé au mur, pas la moindre bouche d'aération et aucune rambarde métallique. Rien qu'elle pourrait utiliser pour fixer l'antivol. Désarpointement. Jusqu'à ce qu'elle repère une bouche d'incendie protégée de barreaux recourbés qu'elle trouve immédiatement et parfaitement adaptés. Elle y attache sa roue avant et s'éloigne de deux pas pour évaluer le pour et le contre de sa trouvaille : un vélo sagement posé contre le mur, ne gênant aucunement le passage des piétons, des voitures, et même des pompiers. Le cœur tranquille, elle s'en va rejoindre l'étage de son nouveau bureau, toujours dans cette heureuse disposition d'esprit qu'elle doit parfois cultiver, ces derniers temps. C'est à la fin de la journée de travail que sa belle assurance commence à se lézarder. Peut-être faut-il mettre cela sur le compte du temps. Toute la journée, une longue pluie grise a suinté le long des immenses baies vitrées. Ou incriminer le charivari de nouvelles règles, illogiques mais imposées. Toujours est-il qu'en regagnant le parking, son pas est moins fringant. Un bref coup d'œil à sa montre pour « chronométrer » le nouveau parcours, un sourire intérieur à l'idée du baiser sur la tempe, tout proche (boucle rebelle, senteur de peau enfantine, tendresse veloutée). Dans 20 minutes, si je coupe par le parvis. L'antivol est enlevé, le vélo prêt à être enfourché. Mais c'est un deuxième antivol qu'elle découvre sur la roue arrière, manifestement installé pour la bloquer.

Décontenancée, elle se penche et examine le gros câble gris, puis se redresse pour chercher du regard un collègue hilare qui surgirait de derrière un pilier.

Mais rien. Elle est seule dans le blockhaus qui résonne, de loin en loin, des toux des moteurs qui démarrent. Personne avec qui partager l'incongru ; quelqu'un, homme ou femme, qui réfléchirait avec elle à l'amorce d'une solution. Résignée, elle se met en route. Il doit bien y avoir, quelque part dans les 6 étages, un bureau de maintenance, un surveillant avec une casquette qu'elle pourra intéresser à son cas. C'est au 2<sup>o</sup> sous-sol qu'elle découvre le fameux bureau. Un local aux parois de verre, désespérément vide si ce n'est la panoplie d'écrans qui répercutent fixement la grisaille des sous-sols peuplés de voitures.

« En cas d'absence, sonnez ici ». Le hurle-

ment rebondit cruellement sur les murs de béton, tête chercheuse fouillant la pénombre déshumanisée. L'alarme renouvelée amène enfin l'être humain tant espéré. La femme jeune, logo blanc et bleu cousu sur la combinaison de la Compagnie, écoute patiemment l'énoncé du problème.

- Alors voilà, je me suis dit que peut-être vous pourriez m'aider... ? Je ne sais pas quoi faire, vous comprenez. Peut-être avez-vous une pince...

- C'est nous qui avons posé l'antivol.

- ...

Sidérée, elle écoute d'abord l'employée lui réciter mécaniquement des passages entiers du règlement. Elle comprend que c'est un parking prévu pour les voitures. Et que même si elle rangeait son vélo sur l'emplacement d'un collègue, derrière sa voiture, ce serait illégal. Puis elle acquitte le forfait de 12,80 Euros, appliqué aux contrevenants.

Mais en suivant l'employée qui va enlever l'antivol, elle sent monter en elle tout ce qu'elle tente de faire taire depuis des jours, des semaines, des mois peut-être. Elle noue dans sa tête les fils de réflexions éparses qui lui viennent à l'esprit de plus en plus souvent. Et tout y passe : le progrès dont elle s'évertue à chercher la trace quand elle voit un homme âgé se fâcher avec un distributeur de tickets de métro ; l'imbécillité tolérée d'un slogan qui vante la vie – la vraie ! Et maintenant, cette modernité qui voudrait qu'on ne puisse pas garer une bicyclette dans un parking abritant plus de deux mille voitures...

Un reste d'humanité la pousse à quêter auprès de l'employée une bribe de solidarité :

- Dites-moi, est-ce que vous trouvez logique de ne pas pouvoir garer un vélo ici ?

- Je ne suis pas payée pour penser, mais pour appliquer les procédures.

Elle comprend alors que l'employée, lobotomisée, a perdu, dans la Compagnie, ce qui pouvait la distinguer d'une machine.

Vélo à la main, elle s'enfuit vers la sortie et s'efforce de ne pas penser à ce que ce signifie pour elle, comme pour des milliers d'habitants de la ville, le fait qu'il soit impossible d'accepter une bicyclette dans un parking de la Compagnie.

Elle sait maintenant que l'on fait fausse route. Qu'à un moment ou un autre, sans s'en rendre compte, on a loupé un virage et que l'on sera bientôt, tous, bloqués sur une voie de ...garage.

## Cyclistes-policiers : la loi du plus fort...

**J'**ai été violemment appréhendée par un policier en voiture banalisée sans uniforme qui m'a couronné après que j'ai brûlé un feu rouge.

Il ne s'est pas signalé en tant que policier et j'ai eu peur de par son comportement (il criait et claxonait comme un fou), j'ai donc essayé de prendre le large. Il m'a doublé et s'est mis en travers de la route pour me barrer le passage, toujours sans se signaler en tant que policier. J'ai cru que j'allais tomber sur sa voiture et j'ai donc du rouler sur la voie de gauche (en évitant de justesse une camionnette) puis

j'ai continué, j'ai brûlé un deuxième feu pour essayer d'échapper à ce "fou" et je me suis arrêtée quand j'ai vu un automobiliste qui sortait de son garage pour lui demander de l'aide et qu'il appelle la police.

Le "policier" a stoppé sa voiture et à commencer à crier, il avait une attitude violente, j'ai demandé à un autre habitant de l'immeuble d'appeler la police, c'est à ce moment là que le policier a sorti sa carte de police en me la brandissant sous le nez et a tenu mon vélo. Puis il a appelé une autre voiture, qui est arrivée avec trois policiers en uniformes. Leur présence m'a

L'Adav a reçu un mail de Sylvie qui nous narre sa traumatisante aventure et demande conseil.

plutôt rassurée. L'habitant de l'immeuble s'est proposé pour se porter témoin vu le comportement agressif du policier en civil. Un des policiers en uniforme a pris mes coordonnées sur ma carte d'identité. Ils ne m'ont pas donné de procès et ne m'ont rien fait signer mais le policier en civil a dit (en fait, hurlé) qu'il dresserait lui-même le procès avec trois feux rouges brûlés. Je voudrais savoir si cela est légal et ce que je risque. Un épisode que je ne souhaite à personne.

**Sylvie**

**Monsieur Marc SANTRE**

## adjoint aux déplacements de la Ville de Lille,

Lors de la prise de vos fonctions à la Ville de Lille, vous vous êtes engagé à ne plus créer de nouveau sens unique pour les cyclistes.

Cet aménagement est effectivement très pénalisant pour les déplacements à vélo : allongement et complication des parcours et accroissement des temps de déplacement, avec en conséquence une augmentation du temps d'exposition aux risques et des risques eux-mêmes, comme l'explique la littérature spécialisée sur le sujet. Si votre décision est favo-

nable aux cyclistes, elle n'est cependant pas suffisante à Lille où la grande majorité des rues est déjà aménagée à sens unique.

Certes, sous votre mandat et avec l'aimable sollicitation de notre association, la tendance s'est quelque peu inversée : une dizaine de rues à sens unique a été aménagée à double sens pour les cyclistes... Une dizaine sur plusieurs centaines à Lille !

La mise en place du réseau cyclable lillois paraît plus lointaine encore au vu des réalisations : ainsi rue des Stations, à proximité de l'école Lavoisier, une zone 30 a été réaménagée en conservant le sens unique général, rendant plus difficile qu'avant le croisement des cyclistes et des automobilistes. Ce réaménagement

paraît encore moins cohérent avec votre volonté de rendre la ville plus perméable aux cyclistes quand on sait que notre association a négocié à moins de 10 mètres de là la réalisation prochaine d'un contresens cyclable, rue du Port... et qu'une partie de la rue des Stations était déjà aménagée à double-sens pour les cyclistes !

Ce cas n'est qu'un exemple, nous aurions pu vous entretenir également du réaménagement de la rue du Lombard, de la rue de Roubaix, de la rue Anatole France, etc.

**Aussi, afin de généraliser les contresens cyclables à Lille, nous souhaiterions que tous les projets de voirie concernant des rues à sens unique intègrent dès leur conception la**

## possibilité pour les cyclistes de circuler à double-sens.

Cette décision ne préjugerait en rien de la solution technique finale retenue : piste, bande, contresens de type cohabitation ou simple remise à double sens de la circulation générale.

De plus, d'après le Schéma directeur modération de la vitesse annexé au Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Lille, la plupart des rues doit être réaménagée en zone 30 à Lille, aménagement qui se prête particulièrement bien aux contresens cyclables pour peu qu'on les intègre dès leur conception.

**L'Association Droit Au Vélo**

(A suivre dans le prochain Heurovélo)

## Littérature

En ce centième anniversaire de la naissance de Marguerite Yourcenar, il peut être utile de se replonger dans un extrait de son livre "Quoi? L'Eternité" pour appréhender ce qu'être clairvoyant veut dire en matière automobile... L'auteur y parle de son père Michel qui a fait l'acquisition d'une automobile au début du siècle dernier.

«Nous avons oublié à quel point la découverte de l'automobile fut un miracle pour l'homme du tournant du siècle. Nous ne sommes qu'à sept ou huit ans de l'époque où le jeune Proust pleurait des larmes d'enthousiasme en voyant son premier avion s'élever dans le ciel de Balbec. Nous avons vu depuis tant de nouveaux triomphes technologiques qui n'ont en rien changé l'homme, et pas toujours dans le bon sens la condition humaine, que ces enthousiasmes aujourd'hui ont un goût amer. Ils étaient alors l'état normal d'un homme ouvert aux réalisations nouvelles. Quand Michel fait examiner sa Daimler qui fonctionne mal par un garagiste de Bailleul (Bailleul maintenant a un garagiste), deux vieux messieurs, du type piliers du Café du Commerce, s'arrêtent et contemplent en ricanant la mécanique insolite qui se refuse à bouger d'un tour de roue.

- Je ne vois par encore dans ça la locomotion de l'avenir, dit le plus vieux des deux joueurs de dominos.

- Crétiens! grommelle Michel, qui trouve avec raison que ces deux individus ont la vue basse.

Proust et lui l'ont seulement un peu plus longue. C'est l'erreur de tous de songer aux satisfactions du présent et aux profits de demain, jamais à l'après-demain ou à l'après-siècle (...) Michel

ne prévoyait pas l'embouteillage des rues, les routes annuellement jonchées d'autant de blessés et de morts que par les effets d'une guerre civile, les gaz lâchés par les moteurs polluant les poumons, délitant la pierre et tuant les arbres, l'asservissement du monde aux puissances du pétrole, l'océan souillé par les forages et les mortelles marées noires. Pour le moment, Michel a l'impression de se déplacer librement dans un monde qui s'étend de tous côtés aussi loin qu'il y a des routes. Michel faisant de la vitesse sur les pavés du

Nord ne devine [pas] que, plus dévastateurs encore que deux guerres, les « progrès de la circulation » jeteront bas les beaux peupliers et les beaux ormes de ces routes de France qu'ils ont tant aimées, pour laisser aux chauffards une chance de plus de se dépasser. Ils ne savent pas non plus que cette délicieuse liberté de s'arrêter où la fantaisie vous en vient et d'atteindre par des routes peu fréquentées des sites qu'on n'imaginait pas si proches sera supplantée sous peu par la claustrophobique rigueur de l'autoroute dont on ne sort qu'aux endroits autorisés, annoncés longtemps d'avance par des panonceaux, et que gouvernement des feux verts et rouges comme autrefois les rails. L'étrange facilité qu'ont les objets créés par l'homme pour finir par se ressembler ne s'est pas encore révélée à eux...»

© Edition Gallimard, Collection Folio

J.P.V.

## 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.Baillly  
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 accessoires  
5% sur les vélos (hors promotion)

#### Cycles BONDUE

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

10% sur accessoires et vélos

#### 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)



# L'incroyable Uccle

**La commune d'Uccle en Belgique va généraliser les sens interdits autorisés aux cyclistes sur les voiries dont elle est gestionnaire.**

La ville compte déjà 6 contresens cyclables. Mais d'ici juillet 2004 ce sont les 173 sections de rues à sens unique qui seront aménagées. Seules une dizaine de rues sur plusieurs centaines de sens interdits le resteront avec l'appui de l'association locale de cyclistes. La commune prévoyante devant l'ampleur de la tâche a commencé à en

dessiner les marquages aux entrées et aux sorties et a commandé des centaines de panneaux additionnels\*.

Sachant qu'Uccle se trouve en Belgique, à moins de 80 km de Lille et que là-bas comme ici les élus sont francophones, combien de temps faudra-t-il à la ville de Lille pour développer significativement les contresens cyclables ? 6 mois ? 2 ans ? Jamais ?

**Julien DUBOIS**



\* : d'après la revue « Villeàvélo » n°109 du GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens en Belgique) avec l'aimable participation involontaire de Xavier DETOURNAY et Jacques DEKOSTER, cyclistes militants outre Quiévrain. jacques.dekoster@cyclone.be www.gracq.org

## conte

# L'improbable histoire vraie de la piste improbable (ça se passe en l'an 2003.)

**D**es temps immémoriaux auparavant, et ce afin de permettre une mobilité accrue entre Tourcoing, Roubaix et Lille, en n'oubliant pas, bien entendu, toutes les communes intermédiaires, se décide, par on ne sait trop quel obscur pouvoir, l'installation, parallèle à d'un côté la RN 335, une superbe 4 voies, et à chaque extrémité d'une communale dont l'objectif est de desservir les communes qui se succèdent les unes aux autres et en dernier lieu la ligne de tramway qui suit le même tracé, une piste cyclable ! Oui, une vraie, séparée de la chaussée et tout, avec des lignes blanches pour séparer les deux voies et aussi, aussi des feux stop, tout le long du parcours, des vrais rien que pour nous. Mais voilà le hic. Justement, venons en aux faits. Donc des feux stops, à croire que les seules indications valables pour le vélo se limitent à seuls des devoirs et des interdictions. Parce qu'il faut bien les contenir ces cyclistes sournois. Et alors, de ces feux qui ne durent que le temps de les apercevoir prioritaires – en fait ils ne sont jamais verts, seulement clignotant orange quand ils ne sont pas rouges, ce qui dit

bien ce que ça veut dire – au loin, et de savoir qu'à ce moment-là il ne vous reste que huit secondes pour espérer pouvoir les atteindre avant d'attendre pour un autre tour. Et il est long ce tour. Ben oui, comme je l'écrivais plus haut, sur ce tracé s'ébattent donc quatre zones différentes (tramway, voie rapide, piste et communale) qui elles-mêmes se subdivisent en autant de couloirs qui rendent cette attente digne du temps nécessaire à l'observation des plus beaux paysages, seulement là c'est pas vraiment le cas... Donc quand ça vient de tourner au rouge il faut savoir que vous allez voir passer : les voitures qui, parallèles à vous, tournent à l'intersection ou rejoignent la voie rapide ; celles qui viennent d'une route perpendiculaire pour, soit continuer tout droit, soit prendre la direction de la voie rapide ou la voie parallèle ; le tramway, faut bien qu'il se fraye un chemin lui aussi ; et il reste les fameuses autos de la voie rapide qui doivent bien en sortir. Ça y est, c'est à vous, vous vous êtes endormis ? Non pas possible avec ce froid qui a eu le temps de reprendre le dessus. Je n'ai pas encore compté le nombre d'intersections qui comme ça rythment le voyage, mais il y

en a pas mal. Et puis, il reste un facteur pas très encourageant, mais ça ils n'y sont pas pour grand chose ces pauvres vieux : il s'agit des peupliers qui bordent cette piste tout le long. Les paysagistes qui les ont sélectionnés ne savaient sans doute pas que leurs racines se nourrissent des éléments présents sous la première couche de la terre, elles ont tendance à venir y ramper et à force crever le bitume de la piste. Et rien que celui de la piste parce qu'un fossé a justement été creusé pour éviter à la 4 voies de subir ce phénomène. On le sait bien, ces cyclistes ont tous de très bons VTT qui leur offrent de braver tous les types de sols. Ben ça c'était peut-être valable dans les années 90. Alors je ne me rapprocherai pas des motards pour demander l'abattage systématique de ces végétaux, mais, messieurs-dames les techniciens de la voirie, par soucis des générations futures de plus en plus sujets à des problèmes de dos, réfléchissez les aménagements, ou concertez vous auprès des usagers pour demander conseil. Parce que maintenant allez expliquer à ces chers automobilistes les raisons pour lesquelles vous ne souhaitez pas emprunter cette piste....

**Sébastien Torro**



## Ce que «recycler» veut dire.

● Feuilletant un des derniers numéros de la revue « Le Nord », organe de communication du Conseil Général, je me suis précipité sur un article intitulé : «des routes recyclables».

● Oubliant nos démêlés passés avec cette institution, j'ai cru que le Conseil Général avait décidé d'équiper toutes les routes départementales de pistes cyclables... En réalité, il s'agissait juste d'utiliser des matériaux recyclés pour aménager les routes. Certes la démarche est tout à fait louable, mais il est dommage de voir le Conseil Général utiliser le mot « cycle » en le vidant du sens qui nous est cher et en en faisant le support d'un jeu de mots pour titre accrocheur....

**J-P V**



## Vélos de fonction

● A l'entrée de la mairie de Lille, j'aurais bien aimé attacher ma bicyclette aux arceaux de sécurité. Je n'ai pas pu le faire : ceux-ci sont occupés par une dizaine de fringants vélos "Peugeot", sans doute des bicyclettes de fonction ou de service ce qui est très encourageant et assez exemplaire !

● J'espère simplement que ces vélos sont tous réellement utilisés et ne squattent pas les précieux arceaux pour faire beau ! (S'il m'est arrivé de croiser Dominique Plancke ou Marc Santré à vélo, je n'ai pas encore rencontré Martine Aubry sur les pistes cyclables)

**J-F C**



## Lundi 15 septembre

Dominique Pruvost et Michel participent à un Groupe Travail Vélo (GTV) spécifique sur le stationnement des vélos à **Tourcoing**. Déplacement sur le terrain avec les techniciens pour choisir et marquer les emplacements des futurs arceaux. (Voir photo et article page 5)

## Mardi 16 septembre

Michel et Julien participent au GTV de Lille. On papote beaucoup sur le réaménagement du **quai du Wault** mais contrairement à ce qu'aurait pu laisser croire le ton cordial de la rencontre, aucune des propositions de l'ADAV ne sera retenue. (Voir photos page 4)

## Lundi 22 septembre

L'ADAV tient son stand toute la journée sur la Grand-Place de Lille alors qu'à Tourcoing. Frédéric Héran et Michel participent toute la journée aux forums organisés pour la Journée Sans Voiture (JSV).

## Mercredi 24 septembre

Michel et Julien rencontrent les services de l'Unité Centrale de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) pour le projet de réaménagement de l'**avenue de Dunkerque** sur Lille Lambersart Lomme. Pour donner un aspect plus urbain à l'avenue, une variante propose d'interrompre les bandes aux intersections pour laisser la place à des îlots refuges. Queues de poisson assurées pour les cyclistes ! Pour conserver la continuité cyclable de l'itinéraire, l'A.D.A.V. propose plutôt que l'on conserve les bandes et que l'on réalise des carrefours surélevés pour sécuriser les traversées piétonnes.

## Jeudi 25 septembre

Michel participe à la réunion préparatoire des **assises départementales de la sécurité routière** à la Préfecture. Les participants admettent que plus les cyclistes seront nombreux sur la chaussée, plus ils seront en sécurité.

## Jeudi 2 octobre

Michel et Jean participent à un GTV lillois spécifique sur le **réaménagement de la Porte des Postes** : le projet initial de la SORELI est modifié : proposition de création de by-pass cycliste dans le rond point et d'une bande et d'un couloir mixte

bus/vélo sur le Pont des Postes.

## Jeudi 16 octobre

Julien participe au Conseil de Quartier de Lille Centre pour présenter l'association et **promouvoir les contresens cyclables**. Les conseillers de quartier s'intéressent à cet aménagement méconnu. Par contre, dans un premier temps, une majorité d'entre eux se déclare opposée à la circulation des cyclistes dans l'aire piétonne. L'A.D.A.V. explique que la cohabitation piéton-cycliste se passe bien et que les quelques imbéciles qui slaloment entre les piétons le samedi après-midi ne doivent pas masquer les centaines de cyclistes qui traversent paisiblement la zone piétonne le reste du temps.

## Jeudi 23 octobre

Julien, Jean Dewavrin et Pierre-Antoine RAUX ont rencontré le maire de Mons en Barœul et sa première adjointe. M. Rudy Elegest souhaite inviter l'A.D.A.V. à la réunion semestrielle avec les services techniques de LMCU et du Conseil Général du Nord (CG 59) le 4 novembre. Il remet à l'A.D.A.V. le **planning prévisionnel des opérations de voirie sur Mons**.

## Lundi 3 novembre

Michel et Yves Maerten participent au comité de pilotage des **Véloroutes et Voies Vertes** organisé par le Conseil Régional. Intervention de l'ADAV qui présente l'étude réalisée en décembre 2002 pour la DIREN.

## Mardi 4 novembre

Etienne FOREST et Michel rencontrent le responsable de l'unité territoriale de Lille du Conseil Général du Nord (CG 59) qui donne son accord pour nous **associer en amont aux projets cyclables**. Nouvelle réunion prévue en janvier.

## Mardi 4 novembre

Jean Dewavrin et Julien participent à la réunion semestrielle des opérations de voiries de la Ville de Mons en Barœul avec les ser-

# L'ADAV y était

vices techniques de LMCU et du CG 59. L'A.D.A.V. fait plusieurs propositions d'aménagement. La Ville de Mons demandera aux services techniques compétents d'associer l'A.D.A.V. à ces réalisations.

## Jeudi 13 novembre

Raymond BODART et Michel participent au 1er nouveau GTV de la Ville de Roubaix depuis les dernières élections municipales.

## Lundi 17 novembre

Michel participe au conseil consultatif du canal de Roubaix et de la Marque urbaine organisé par l'Espace Naturel Métropolitain (ENM).

## Jeudi 27 novembre

Michel et Julien rencontre le CG 59 pour le projet de réaménagement de la piste cyclable qui traverse **Chérenge** et la création d'un rond point au Recueil sur la voie rapide (limite entre Villeneuve d'Ascq et Hem). L'ADAV demande des **by-pass**. Le CG 59 réalise une étude qu'il nous transmettra.

## Samedi 29 novembre

Michel rencontre le 1er Adjoint de la Ville de Hem en charge de l'urbanisme qui convient désormais d'associer l'ADAV lors des projets de réfection de voirie.

## Présentation du projet de piste cyclable rue du Trie.

**Intérêt de la municipalité pour le contresens**, aménagement qu'elle ne connaissait pas.

## Mardi 2 décembre

Michel et Raymond Bodart participent au GTV de Tourcoing. Après accord des participants LMCU doit réaliser l'étude du prolongement de la piste cyclable bidirectionnel du Grand Boulevard jusqu'à la rue Chanzy (centre ville). L'ADAV demande un **contresens quai de Bordeaux**. Une étude sera réalisée par LMCU.

## Jeudi 4 décembre

Michel repère avec un représentant de l'ENM le **halage du canal de Roubaix**.

## Mercredi 10 décembre

Jean-Pierre Verhille et Julien rencontrent un responsable du service Urbanisme de LMCU, chargé de l'implantation d'une ZAC à Hallennes les Haubourdin qui prévoit des aménagements cyclables. Ce responsable

explique qu'il ne peut pas avec ce projet régler le problème des **franchissements de la RN41**, notamment celui de l'absence de passerelles. Il s'engage à envoyer un courrier aux services de MM Janssens et Astier pour signaler les problèmes d'accessibilité de cette ZAC par les cyclistes au niveau de l'échangeur.

## Jeudi 11 décembre

Michel participe à la commission de circulation des quartiers Ouest de Roubaix. Débat sur les contresens, opposition de l'élus et souhait de la municipalité de créer une 2x2 voie avenue d'Alsace sans aménagements cyclables.

## Lundi 15 décembre

Jean Dewavrin, Michel et Julien rencontrent le CG 59 et la Ville de Mons en Barœul pour le marquage de bandes cyclables avec suppression d'une voie auto sur les avenues Marc Sanguier et René Coty. Accord pour que LMCU réalise un **comptage de flux auto avant de prolonger les bandes cyclables jusqu'à l'intersection Sangnier/Napoléon**.

## Mercredi 17 décembre

Sébastien Torro, Jean Dewavrin, Michel et Julien participent au GTV de Lille avec des représentants de LMCU. On reparle des projets de **contresens de type cohabitation** dans les rues de plus de 3,4 m de large dans le Vieux-Lille.

Marc Santré veut **supprimer les bandes cyclables** et couloir mixte bus-vélo de la rue Nationale pour les remplacer par des files de stationnement. L'A.D.A.V. est opposée à ce projet de zone 30 qui pénalisera fortement les cyclistes et ne résoudra pas les problèmes de congestion du centre-ville le samedi après-midi.

## Vendredi 19 décembre

Michel rencontre LMCU (unité de Roubaix). Réunion constructive pour l'**instauration de contresens**.

## Samedi 20 décembre

Michel représente l'ADAV à l'Assemblée Générale de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) à Paris.



# Moins de cyclistes tués

Le 17 octobre 2003 a eu lieu à Villeneuve d'Ascq le Forum annuel sur la sécurité routière, présidé par le préfet. Réunissant les principaux acteurs de la sécurité routière, aménageurs, pompiers, forces de l'ordre, inspecteurs départementaux de sécurité routière, quelques élus, le forum permet d'évaluer l'accidentologie dans le département et permet de définir les axes de travail à entreprendre pour une plus grande sécurité.

**L'**objet de ce forum est d'étudier, de comparer au fil des ans le nombre de décès, de blessés graves et légers, d'analyser les causes des accidents et y remédier. Cette année, le thème de réflexion portait sur les «deux roues». L'Adav était invitée dans le cadre d'une table ronde.

Il n'a pas été difficile, mais utile de différencier dans la grande famille des «deux roues» le vélo, silencieux, adapté à la ville, économique, roulant à allure modérée, propre, non-facteur d'accidents, et les «deux roues motorisées» dont je vous laisse chercher les qualificatifs.

Ainsi, il est intéressant de savoir que le nombre de cyclistes tués sur les routes françaises a diminué de 30% entre 1992 et 2001 ; en passant de 348 victimes à 242 cyclistes tués (12 tués en 2001 dans le Nord-Pas-de-Calais).

On peut penser que les cyclistes, plus que tous autres usagers, ont bénéficié des aménagements urbains et péri-urbains au cours de cette décennie. Le chiffre concer-

nant les blessés graves et légers a aussi connu une évolution favorable. Ces résultats devraient inciter davantage à la pratique de la bicyclette. Ce constat actuel, favorable au vélo, apporte un changement dans le regard que l'on porte sur celui-ci. Il y a quelques années, les élus et aménageurs pensaient : le vélo est dangereux, le grand nombre d'accidents le prouve, il ne faut pas développer son usage. Aujourd'hui, il semble que cela change. On peut mesurer les effets des aménagements.

Pour ma part, il m'est difficile de supporter de tels chiffres. Un cycliste accidenté provoque toujours une grande émotion. C'est toujours un accident de trop. Les cyclistes et piétons sont des victimes de la route. Parce qu'un automobiliste pressé n'a pas vu, parce qu'un transporteur cherche son chemin, parce qu'un pont TGV n'est pas aménagé...

Si, en milieu urbain, la modération de la vitesse, l'instauration de zone 30, apportent davantage de sécurité, il reste de nombreuses routes départementales qui ne sont pas aménagées de voies cyclables. Le vélo et la

marche sont des modes de déplacement qui ne sont pas facteurs d'accidents et nous, cyclistes, restons victimes d'un environnement qui doit s'améliorer, du comportement des automobilistes qui doit évoluer vers un meilleur partage de la voirie.

Ma participation à la table ronde a surtout consisté à défendre la non-obligation du port du casque pour les cyclistes, suite à l'affichage intensif de l'INPES, Institut national de prévention et d'éducation pour la santé. La campagne a créé un climat d'insécurité en dénombrant une quantité de fautes de conduite de la part d'automobilistes imprudents et incitait le cycliste à porter le casque ou plutôt le casque. Les piétons aussi sont victimes :

En 2001, 778 piétons ont été tués sur les routes (2 par jour) ce qui représente 10 % des tués, tous usagers confondus cette année-là. Les personnes âgées de 70 ans et plus sont le plus exposées, pour un tiers.

**Alors en 2004, restez vigilant !**

Paul Lueur / Philippe Delrue

## brèves

### Association Des Anti-Voitures

Amis cyclistes, comme vous le savez, non seulement les voitures sont chères, mais aussi polluantes, bruyantes, encombrantes, lentes et stressantes.

Et si ADAV signifiait "Association Des Anti-Voitures" ?

Pour ceux qui n'auraient toujours pas compris que la voiture défigure la ville, rendez-vous avenue Léon Jouhaux, le long du canal près du bois de Boulogne. La nouvelle promenade est saisissante de contraste avec l'aspect initial de la rue, à l'usage exclusif des automobilistes...

Pierre-Antoine RAUX



### E=MC2

Vous ne le savez peut-être pas : l'énergie croît avec le carré de la vitesse !

Autrement dit, si vous augmentez légèrement votre vitesse, vous augmentez beaucoup la gravité d'un choc !

Alors, pensez-y, pensez aux piétons, aux cyclistes, aux enfants qui jouent au bord de la rue !

**Automobilistes, levez le pied !**

Pierre-Antoine Raux



**Cyclistes : gagnez 1.75 euros de plus par jour**

... et gardez la santé

Recette :  
Installez vous en Norvège.  
Trouvez un emploi sur place.  
Prenez votre vélo pour aller au travail.  
Changez les 3.05 couronnes en 1,75 euros.

Etienne Forrest

solution de la page 8

O	T	L	V	A	R	V
L	V	A	R	U	V	I
E	M	E	R	C	E	I
V	A	D	A	H	I	I
O	D	I	B	L	L	I
6	5	4	3	2	1	

## BULLETIN D'ADHESION

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 fiscal pour ce don.

Je souhaite recevoir ma carte d'adhérent

Prénom : .....

Nom : .....

Adresse : .....

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

Profession .....

Téléphone : .....

Courriel : .....

Date de naissance : .....



**OBJECTIF : 600**

Adhérentes, adhérents participez activement à la promotion de notre association.

Recette : ré-adhérez Venez à l'AG du 24 janvier 2004

Munissez-vous d'une sacochette ou d'un sac à dos. Emportez un ou plusieurs kit ADAV comptoir. Allez chez votre vélociste, pour lui proposer le kit gratuitement en échange d'une citation dans notre journal.

Parlez de nos actions.

**Etienne Forest**



**Le vélo, c'est contagieux !**

Plusieurs kinés d'un même cabinet du centre de Lille ont compris l'intérêt de ce moyen de transport. L'un d'eux, Laurent, Adavien, fait quotidiennement le trajet Villeneuve d'Ascq-Lille. D'autres se déplacent tout simplement à vélo pour se rendre au domicile de leurs patients. Du coup, il est fréquent de voir devant leur local des vélos : un excellent moyen pour leurs patients de prolonger les bénéfices de la kiné.

**J-F C**



**Les continuités cyclables**

On en parle beaucoup, mais, aux intersections, elles sont très rarement réalisées.

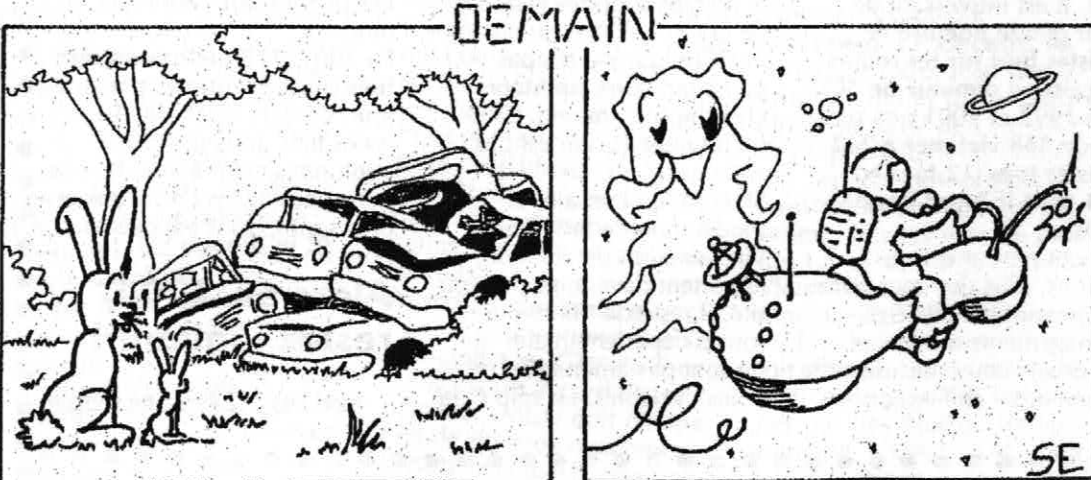
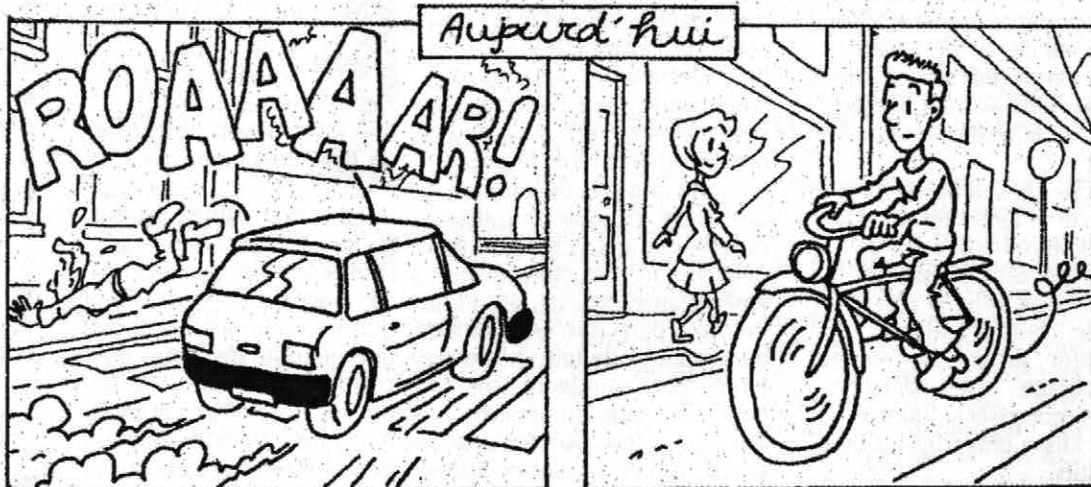
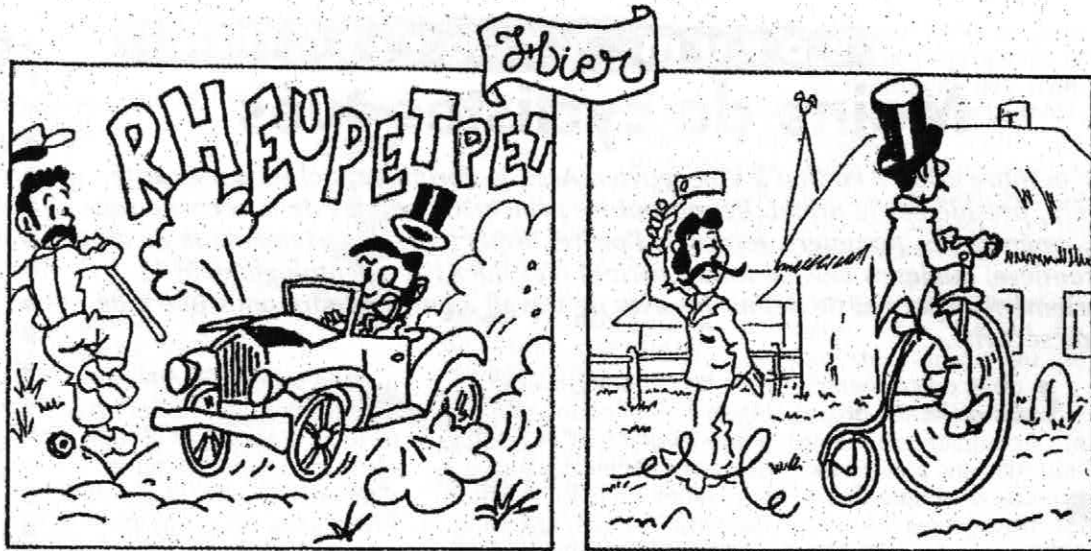
**Jean D**



**A tout prendre**

Il vaut mieux avoir le vent dans le nez que deux ou trois verres. C'est plus pratique pour respirer et vous ne risquez pas de conventions et encore moins l'accident.

**Jean D**



**Cyclistes-piétons : la loi du trottoir**

L'Adav a reçu une lettre de Mme Françoise B. de Haubourdin, qui nous demande si nous connaissons une association de défense du ... piéton car elle trouve que les cyclistes et les rollers lui font peur quand ils roulent sur les trottoirs et que les voitures l'encombrent.

A notre connaissance, cette association n'existe pas à Lille ou dans la région. Il est vrai que de nombreux cyclistes empruntent parfois les trottoirs mais nous avons souvent remarqué que la cohabitation se passait généralement bien, les piétons étant conscients des dangers de côtoyer des véhicules à certains endroits de la chaussée. D'où les refuges temporaires sur les trottoirs. A partir du moment où les

cyclistes adoptent la vitesse du marcheur lors des croisements, nous estimons qu'un partage de certains larges trottoirs est faisable et même souhaitable. D'ailleurs certains trottoirs lillois ont déjà été aménagés ainsi. Nous rappelons ici que les enfants de moins de 8 ans ont le droit de rouler à vélo sur les trottoirs.

**YM**



# A1bis-A24-LAALB

**LL'ADAV a été invitée à se prononcer sur la future A 24 qui s'appelle désormais la LAALB (Pratique pour les manifs.... Vous nous voyez hurler « Non à la LAALB ?! », c'est à la fois imprononçable et incompréhensible, c'est parfait pour rendre ridicule toute contestation). L'ADAV donc a participé à des réunions et a produit une contribution dont nous vous livrons des extraits.**

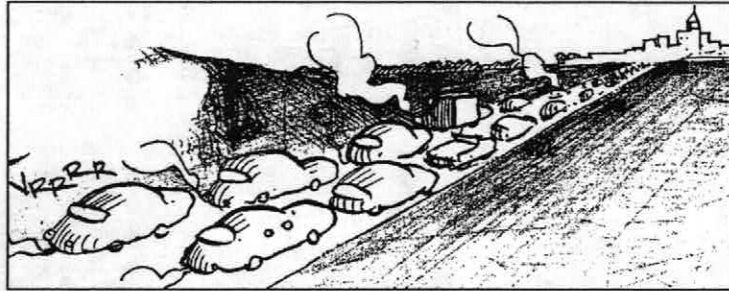
Mais le jeudi 18 décembre, lorsque nous avons appris que l'Etat avait décidé de construire l'A 24, avant même d'attendre l'avis de la commission, nous nous sommes sentis floués. Même si sa décision était déjà prise, le ministère aurait pu au moins attendre quelques semaines pour laisser croire que la formule de la « démocratie participative » a encore un sens. Ceux qui nous disaient : « de toute façon, tout est déjà joué ! » avaient raison. Ces mêmes décideurs feindront de s'étonner après de l'absence de participation de « la société civile » aux élections, aux enquêtes publiques ou autres...

Sur le fond, une fois de plus, les intérêts locaux semblent avoir prévalu sur l'intérêt public: l'actuel ministre des transports, Gilles de Robien n'est autre que le Maire d'Amiens et son empressement à faire construire l'A 24

répond à son désir de « désenclaver » sa ville. Peut-être est-ce la réponse du berger à la bergère. Naguère, quand il s'est agi de déterminer le tracé du TGV Nord, Pierre Mauroy alors Premier Ministre a refusé qu'il passe par Amiens, prétextant un rallongement de parcours de cinquante secondes.... créant « la gare des betteraves » en Picardie reliée à Amiens ... par une navette de bus. Le calcul, là encore était lié à des intérêts particuliers : il s'agissait qu'Amiens ne concurrence pas Lille comme grande ville située au Nord de Paris.

Rien ne justifie la construction de l'A 24: la décision de mettre à grand gabarit le Canal Seine Nord a en effet été prise dans le même temps, et cette décision va tout à fait dans le bon sens, dans celui du développement durable. L'A24 fera double emploi avec cet axe fluvial. Il est à craindre en outre que cette construction se fasse au rabais, et ici, après avoir subi l'expérience malheureuse de la RN 41, nous savons que cela signifiera inévitablement: coupures d'itinéraires, rallongements de parcours et danger pour les cyclistes.

J-P V



## Droit de réponse

**Eric Quiquet, adjoint au Maire de la Ville de Lille et vice-président de Lille-Métropole en charge des transports publics nous a adressé un droit de réponse au sujet de 2 articles dont l'éditorial de l'Heurovélo n°42 : "L'air du temps".**

"C'est avec satisfaction que j' ai pris connaissance de la dernière livraison de l'Heurovélo. La une que vous consacrez à Lille atteste des choix politiques désormais effectifs que met en œuvre la majorité municipale en faveur d'un autre partage de l'espace public qui de fait profite aux cyclistes.

Je me permets ici de vous adresser un droit de réponse relatif à 2 articles dont l'éditorial de l'Heurovélo n°42 : "L'air du temps".

- JP Verhille évoque une "incitation financière en faveur des transports en commun lors des pics de pollution". Cet été, j'ai été le seul élu à interpeller publiquement le Préfet à la sécurité pour lui demander la mise en œuvre de la circulation alternée, seule solution crédible pour diminuer la pollution atmosphérique. C'est dans cette hypothèse que le Syndicat mixte des transports proposerait une tarification incitative à l'attention des automobilistes. Un tarif réduit sans contrainte sur l'automobile n'aurait à mon sens aucun effet en terme de transfert modal et donc aucun effet sur la pollution de l'air si ce n'est un effet d'aubaine pour ceux

(hormis les abonnés) qui prennent les transports en commun occasionnellement. Pour sa part, dans un dernier numéro de Rail et transports, Jean Sivardière, président de la FNAUT, fédération nationale des usagers des transports, estime que réduire le prix des TC lors de la canicule s'apparente à un cadeau fait aux automobilistes.

- Dans l'article sur le péage urbain de Londres, vous évoquez ma position et je considère en effet que le péage urbain constitue un outil parmi d'autres pour faire baisser la pression automobile. Je pense que cet outil est davantage adapté pour des mégapoles comme Londres ou Singapour.

A Lille, notre stratégie est de réduire les espaces dédiés à la voiture, circulation ou stationnement, et nous pensons qu'elle fera reculer la pression automobile. Considérant le point de départ, d'une ville qui depuis 30 ans s'est adaptée à la pression automobile, nous pensons aujourd'hui qu'il est important de procéder par étapes irréversibles en mettant en œuvre d'autres outils avant le péage urbain."

## Manifestations en tous genres !

Certains de nos concitoyens manifestent régulièrement et bruyamment, parfois même dans des embouteillages, pour que le bouleversement climatique engendre canicules et inondations. Leur mode de transport favori est la voiture. D'autres, par contre, manifestent silencieusement pour un meilleur respect de la nature et de l'environnement, leurs modes de transports favoris sont la marche à pied, le vélo, le roller, le skateboard, les transports collectifs terrestres. Au vu de l'actualité, il semble bien que les automobilistes atteignent les premiers leur but.

Jean D.



## Appel à témoins cyclistes

Pour étayer nos actions, nous avons vraiment besoin de vos témoignages et de vos périples cyclistes (domicile-travail-loisirs). Racontez-nous votre vécu de cycliste au quotidien, précisez votre vitesse moyenne, votre kilométrage, les problèmes de stationnement, allez-vous plus facilement à Roubaix ou à Tourcoing avec le tramway.

Allez-vous à certaines heures plus vite que les transports collectifs ou que les voitures particulières ?

Alors, écrivez-nous, maillez-nous, faxez-nous vite vos histoires de cyclistes.

Yves M



## Plate-forme cycliste

Appel aux adhérents capables de construire une plate-forme mobile tractée uniquement par des cyclistes. Renseignements auprès d' Yves Maerten

## Agenda

● Mercredi 15 janvier 19 h  
"C. A.": (Conseil d'Administration de l'ADAV)  
MNE, 23, rue Gosselet, Lille.

● Samedi 24 janvier 2004  
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.

● Samedi 13 février 2004 à 18 h  
à la MNE, 23, rue Gosselet à Lille  
Réunion d'information et d'accueil pour les nouveaux adhérents.

● Un Samedi de Printemps  
Broc à vélo à Lille ? (des précisions prochainement par mail ou par la presse...)

Les articles  
pour le prochain  
HeuroVélo  
doivent nous  
parvenir avant le  
25 avril 2004

## G r r r r

### La revue de presse acerbe de Jean

**C**ertaines inexactitudes ont été relevées dans Lille Métropole Info N°4 Page 11, est écrit : «2% de la population métropolitaine se déplace actuellement à vélo». En réalité, les 2% correspondent aux déplacements à vélo dans la métropole. De nombreux métropolitains ayant un usage occasionnel du vélo, le pourcentage de cyclistes est donc bien supérieur à ce chiffre. Dans la même page, la photo d'un panneau rond indique une voie cyclable conseillée. **Erreur** : il s'agit en fait d'une voie cyclable obligatoire. C'est le même symbole dans un panneau carré qui indique une voie cyclable conseillée. **J'en déduis que la portion rénovée de l'avenue Léon Jouhaux est donc réellement autorisée aux cyclistes.** (cf florilège p.4)

D'autant plus que page 12, LMI nous y montre deux cyclistes. Ce journal ne pouvant inciter à l'irrespect des lois, j'en conclus que les cyclistes y ont droit de passage. Néanmoins soyons prudents et respectons les piétons. N'oublions pas que le vélo est silencieux, et peut les surprendre.

#### Consternation

Page 13 : nous est montrée l'implantation future du Méliès à Villeneuve d'Ascq. Si les voies et les stationnements destinés aux voitures, les trottoirs et passages piétons sont clairement dessinés, apparemment rien n'est prévu pour les vélos. Est-ce un schéma de principe ou a-t-on encore pour principe d'ignorer les cyclistes cinéphiles ?

Jean Dewavrin

## Journal dérailleur l'heuro vélo

L'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'AssociatiOn Droit Au VéLO, (ADAV),

23, rue Gosselet,  
59800 Lille.  
Tél : 0 320 861 725  
fax : 0 320 861 556  
E-mail : adaville@nordnet.fr

commission paritaire en attente  
périodicité trimestrielle  
conception ADAV

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,

mise en page : JF Charvet,

Ont contribué à ce numéro : Michel

Anceau, Raymond Bodart, JF Charvet,

Benoît Cousin, Philippe Delrue, Jean

Dewavrin, Julien Dubois, Eric Dussolier,

Olivier Dutel et les collégiens du Laza-

ro, Stéphane Erouart, Philippe Holle-

vout, Paul Lueur, Yves Maerten, Pierre

Antoine Raux, Sébastien Torro, Bernard

Vandenbunder, Jean-Pierre Verhille,

Marguerite Y

Les articles parus dans l'HeuroVélo sont publiés

sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sau-

raient engager l'association ADAV.

Imprimé par Technirepro. Tirage : 600 exem-

plaires

Vu la faible fréquentation de la

permanence du mercredi, de 16 h

à 18 h 30, nous avons décidé de

la supprimer. L'accueil se fera aux

heures de travail des salariés et

pour être sûr de rencontrer quel-

qu'un, nous vous conseillons de

téléphoner avant de vous dépla-

cer. rens au 03 20 86 17 25



### Budget vélo

Le budget spécifique de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) pour le vélo passe de 1,5 millions d'euros en 2003 à 2,5 millions d'euros en 2004.

Julien D

## Mons en Barœul

### La situation s'améliore

**R**écemment, le boulevard Napoléon et une partie de la rue du Général-de-Gaulle (entre la rue du Barœul et le rond-point de la Pilaterie) ont été réaménagés en tenant compte de la présence des cyclistes. Même si, sur le

boulevard Napoléon, la bande cyclable aurait sans problème pu être élargie à 1,5 mètres (en dehors de la zone des îlots piétons) en réduisant la largeur de la partie centrale neutre (cette mesure aurait permis d'inciter les automobilistes à respecter la distance d'un mètre

lors du dépassement), ces aménagements montrent qu'existent des élus et des techniciens ailleurs qu'à Lille et Tourcoing sensibles à la sécurité des cyclistes.

Jean Dewavrin





# L'Assemblée Générale,

c'est un moment de rencontre entre les adhérents de l'Association Droit Au Vélo. Vous pouvez y exprimer votre point de vue sur son fonctionnement, ses activités, ses orientations. Vous pouvez proposer votre candidature pour devenir membre du Conseil d'Administration. N'hésitez pas à postuler, même si vous n'osez pas trop vous investir la première année ! C'est la meilleure façon de nous aider et l'ADAV a toujours besoin de sang neuf et de compétences nouvelles.

En venant à l'AG, vous faites vivre l'ADAV.

**Samedi 24 Janvier 2004 14h / 16h30**

**MNE, 23 rue Gosselet 59000 Lille**

- Présentation du **rapport moral** et du **rapport financier**
- **Orientations**  
(Débat avec les adhérents sur les orientations à privilégier)
- **Vote du Conseil d'Administration**
- Verre de l'amitié

✂-----  
**BULLETIN DE REPRESENTATION**

Madame, Monsieur .....  
ne pouvant être présent(e) à l'Assemblée Générale Ordinaire de l'A.D.A.V.  
du 24 janvier 2004, donne pouvoir à :  
Madame, Monsieur ..... (à jour de cotisation en 2003)  
pour me représenter et agir en ses nom et qualité lors de cette réunion.  
Fait à ....., le ..... Signature précédée de "bon  
pour pouvoir"

## Appel à volontaires !!

Vous êtes plusieurs à nous avoir dit : « j'ai envie de militer à l'ADAV, qu'est-ce que je peux faire, à part siéger au conseil d'administration ? »... Plein de choses ! On a besoin de bras, de jambes et de têtes. Les anciens et les salariés sont disponibles pour vous aider à vous lancer. Pour en savoir plus, nous invitons les nouveaux adhérents

**le vendredi 13 février à 18h00, à la M.N.E., au 23, rue Gosselet à Lille**

Au menu, nous vous proposons : jus de fruit, gâteau, apéritif et ...

- o Pliage et mise sous pli de l'Heurovélo (de 1 h à 3 h tous les trois mois)
- o Rédiger des articles pour l'Heurovélo
- o Relecture/correction de l'Heurovélo
- o Diffuser les plaquettes ADAV chez les vélocistes, dans les mairies,...
- o Faire adhérer à l'ADAV
- o Diffuser les cyclofiches
- o Organiser ou co-organiser des balades à vélo
- o Organisation d'événements (Broc ' à Vélo par exemple, tenir le stand de l'ADAV lors de la journée sans voitures, porter du matériel,...)
- o Organisation de manifestations (par exemple pour des problèmes d'aménagement ou contre le stationnement des voitures sur les bandes cyclables)
- o Devenir correspondant local de votre secteur
- o Dépannage informatique
- o Devenir membre du Conseil d'Administration !
- o Autres suggestions : tous les savoirs et savoir-faire sont les bienvenus (juriste, comptable,...)- Précisez : .....

Venez nous rencontrer le vendredi 13 février ou renvoyez-nous cette page en cochant vos préférences et en indiquant :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Mél : ..... Tél : .....

PS : il nous est plus facile de solliciter ceux d'entre vous qui ont une adresse mél, mais on n'oubliera pas les autres

PS2 : nos excuses à ceux qui nous ont répondu en 2000 et qui n'ont rien vu venir... promis, on ne recommence pas !