



N°42

Journal détailléur L'heure vélo

journée
sans voiture
lundi 22
septembre
Rendez-vous
place de la république
18 h



Rue Léon Jouhaux : Lille-plage toute l'année voir p.3

Quand nous lisons dans les journaux que la canicule a causé 15000 morts, on pense spontanément que ces morts sont uniquement dus à la chaleur. D'abord, il semble avéré que ces températures excessives sont au moins pour partie liées à l'effet de serre, mais il faudrait également imputer certains de ces décès (mais combien?) à la pollution atmosphérique causée surtout par la circulation automobile.

L'air du temps...

Gageons que ceux qui nous gouvernent ne chercheront pas à estimer le nombre de morts directement imputables à la pollution en ville. Si les chiffres étaient par trop importants il leur faudrait prendre de vraies mesures et assumer de vraies responsabilités et non se tourner vers le soleil ou invoquer la fatalité.

Les Maires d'opposition qui ont accusé le gouvernement de n'avoir pas réagi suffisamment vite au problème ont-ils

imposé de vraies mesures destinées à limiter la circulation automobile en ville? A Lille, la politique des travaux en centre ville a pu jouer dans un sens favorable, mais on aurait apprécié une incitation financière en faveur des transports en commun. Ne pourrait-on imaginer que lors des pics de pollution il soit permis à tous de circuler avec des tickets Transpole de 50% de réduction?

Par ailleurs, ceux qui, dans

l'opinion publique accusent le gouvernement de n'avoir pas pris de mesures pour traiter le problème ont-ils fait l'effort de limiter l'utilisation de leur voiture?

Il semble tout compte fait qu'il soit avantageux pour la majorité de la population et pour l'ensemble des élus de continuer à ignorer le nombre et la cause des morts imputables à la pollution cet été...

Gâce aux belles journées printanières, on a pu constater avec plaisir qu'il y avait de plus en plus de cyclistes à Lille qui démontraient avec talent qu'il est bien plus agréable de circuler en ville, à fortiori quand celle-ci est en travaux (la presse régionale n'a eu de cesse de « plaindre » les pauvres automobilistes pris au piège !). Cet afflux de cyclistes nous donne à penser que les nouvelles politiques cyclables des municipalités commencent à porter leurs fruits. A commencer par la Ville de Lille avec qui nous avons (enfin!) signé une convention pluri-annuelle de partenariat.

L'A.D.A.V. est donc considérée comme interlocuteur privilégié pour les nouveaux aménagements cyclables de Lille qui, peu à peu, recolle au peloton de tête des villes cyclables françaises. Quand on se souvient du rachitique réseau lillois il y a

10 ans, il y a lieu de se réjouir.

La municipalité a pris récemment beaucoup d'engagements visant à réduire la place de la voiture à Lille et nous en sommes ravis. Nous sommes donc bien décidé à poursuivre la concertation et l'action à tous les niveaux décisionnaires de notre région. Il est EVIDENT que le vélo sera de plus en plus indispensable en ville, petite ou grande, ne serait-ce que pour éviter aux enfants, personnes âgées et asthmatiques cet air vicié et mortifère. Et vous, chers adhérents, comme vous enfourchez de plus en plus votre bicyclette tous les jours, nous sommes encouragés à continuer ce travail de concertation, en toute indépendance.

Alors la rentrée 2003, c'est d'abord la Journée sans voitures, opération médiatique mais néanmoins nécessaire à la promotion du vélo. Nous avons besoin de vous pour tenir les stands d'information

de l'A.D.A.V., et surtout pour sortir votre vélo ce jour-là et faire nombre notamment face aux râleurs à moteur. Mais nous devons, à l'arrivée de l'automne, démontrer que bien couvert, on peut faire du vélo par TOUS les temps. C'est vraiment la seule méthode efficace pour faire lâcher le volant aux automobilistes (dangereux, inconscients, déprimés, fatigués, cyniques, speedés, vache-à-lait fiscales, etc...).

Donc, ce lundi 22 septembre, tous à vélo, et si vous avez encore un peu d'énergie, rendez-vous place de la République à partir de 18 h pour finaliser cette journée par un rassemblement vélo.

On inaugurerà le nouveau couloir cycliste du boulevard de la Liberté.

*Yves Maerten
président de l'Adav.*

Lille aux vélos

Lille-Plage

Paris-Plage a révélé une évidence que l'on avait fini par perdre de vue: il est important de pouvoir se détendre et d'être bien là où l'on habite. Depuis quelques décennies, il semblait acquis que l'on pouvait vivre dans un environnement bruyant, pollué, laid et sale pourvu que l'on pût, quelques semaines par an et le week-end, prendre sa voiture ou l'avion et s'envoler bien loin de « ces miasmes morbides ». Paris et le Nord faisaient les frais de cette politique.

En créant l'opération Paris-Plage, Tourcoing-Plage et en rendant l'avenue Léon Jouhaux aux arbres, à l'eau, aux oiseaux et aux hommes, les élus ont voulu croire en la nécessaire qualité de la ville. Permettre d'être bien là où l'on vit est une façon de lut-

ter contre le développement du trafic automobile en rendant plus occasionnels les déplacements en voiture lors des week-ends ou des jours fériés. Multiplier les pistes cyclables ajoute à cette qualité de vie et permet d'accéder à ces espaces agréables

en se promenant, ajoutant au plaisir du lieu, celui du déplacement.

Les aménagements lillois vont tout à fait dans ce sens là. Il ne faudrait toutefois pas qu'ils deviennent prétextes pour rejeter à la périphérie de Lille les Zones d'Activités de tous ordres que LMCU multiplie précipitamment avec parfois un souci dérisoire de l'environnement et de l'esthétique, cachant derrière l'arbre du Parc de la Deûle une forêt de zones d'activités prétendument à Haute Qualité Environnementale mais devenant quelques années plus tard, quand les déclarations officielles ont cédé le pas aux réalisations, un ramassis de hangars en tôle ondulée aux couleurs criardes, annoncées par des panneaux publicitaires plantés dans tous les sens et desservies par des rocares qui bannissent pié-

tons et cyclistes et par des routes dont les bas-côtés sont jonchés de sacs plastique, de bouteilles vides et d'emballages de Mac Do jetés des fenêtres des voitures.

Comme certains quartiers de grandes villes, les secteurs périurbains sont bien souvent des zones denses d'habitat et ceux qui y vivent, qui y travaillent ou qui les ont choisis dans le souci d'être à la campagne doivent pouvoir continuer à évoluer dans un environnement rural de qualité, doivent bénéficier d'un réseau performant de pistes cyclables et de moyens de transport en commun. Faute de quoi il faudra par la suite -comme on le fait à Lille- dépenser beaucoup d'argent pour compenser les erreurs d'aménagement que l'on s'appête y commettre aujourd'hui.

Jean Pierre Verhille

la situation des cyclistes s'améliore

■ Nous ne sommes pas contre la présence de la voiture en ville, mais nous voulons revoir sa place.

■ *Martine AUBRY
juin 2003*

Depuis la concertation sur le Plan des Déplacements Urbains en 1998, les militant(e)s de l'A.D.A.V. se sont peu à peu habitués à ces déclarations d'intentions des élus en faveur d'un meilleur partage de la rue, discours jamais, ou si peu, suivis d'effets.

Cependant si nous devons juger à l'aune des réalisations en cette rentrée 2003, la volonté de réduire la place de la voiture semble cette fois-ci bien réelle à Lille. Pour les cyclistes quotidiens, il y aura avant et après l'été 2003.

La circulation a été supprimée rue Léon Jouhaux pour dévier le trafic (28.000 véhicules/jour avant travaux) vers le boulevard Vauban et inciter les automobilistes à contourner Lille par le périphérique. Non seulement cet aménagement nous débarrasse des voitures mais en prime il nous offre un nouvel itinéraire très agréable.

C'est Lille-Plage toute l'année !

Les cyclistes bénéficient aussi de l'effet 2004 avec la « promenade urbaine » (ex-« rambla ») entre la gare Lille-Flandre et la Citadelle via la Grand' Place, le square Foch et le quai du Wault. La réalisation de cet itinéraire a nécessité une reprise complète de la voirie sur pratiquement tout l'itinéraire. La rue Faidherbe, jusqu'alors douce invitation pour les automobilistes à couper par le centre, a été réduite à 2 X 1 voie, les latérales du square Foch et le quai du Wault sont aménagés en zone 30. Dommage que l'on n'ait pas profité des travaux et de l'espace récupéré pour réaliser en certains endroits des aménagements spécifiques pour les cyclistes : contresens, by-pass et aussi une « bande de confort »

pour nous éviter le pavage grossier (mais si esthétique !) du quai du Wault. Mais les cyclistes profitent tout de même de cette promenade urbaine : le comportement des automobilistes y est sensiblement apaisé. Surtout le réaménagement de la rue Faidherbe prépare le terrain à l'étape logique suivante : la piétonisation de la Grand' Place.



les couloirs bus-vélo : tous les avantages des contresens

Autre progrès remarquable : les nouveaux couloirs bus-vélo à contresens des boulevards de la Liberté et Louis XIV. Ils ont tous les avantages des contresens cyclables. Ils nous permettent d'avoir des itinéraires plus rapides, d'éviter des axes dangereux (rue de Solférino, rue du Réduit) et ils contribuent à ralentir le trafic automobile. Les traver-

sées par les cyclistes de ces deux grands boulevards sont également facilitées : pour rejoindre le contresens de la rue du Molinel par exemple. Les couloirs bus-vélo font passer dans les esprits l'idée de la cohabitation des différents modes de déplacements : les boulevards de la Liberté et Louis XIV ne sont plus réservés à l'usage exclusif des automobilistes. Cependant gare aux autos qui ont tendance à rouler à contresens sur quelques mètres dans le couloir pour chercher une place de stationnement.

Strasbourg, Nantes, Paris... Lille

En France, les villes qui ont remis en cause la place prépondérante prise par la voiture sont encore rares : Strasbourg, qui a profité de l'aménagement de sa première ligne de tram pour modifier complètement son plan de circulation, Nantes qui a réduit ses pénétrantes routières, Paris avec ses couloirs-bus et... - ben oui ! - ... Lille.

Pour développer significativement l'usage du vélo en ville la mise en place d'un réseau cyclable ne suffit pas. Une politique cyclable n'est efficace que si elle s'accompagne d'une modération de la circulation automobile. Si la municipalité lilloise poursuit cette politique volontariste, les cyclistes peuvent donc aborder l'avenir avec optimisme.

Julien Dubois

Brèves

Quoi de neuf, docteur ?

Afin de favoriser sa clientèle, une partie de son personnel et aussi les établissements voisins, un de nos adhérents, médecin, a pris l'initiative d'écrire à son maire pour solliciter la mise en place de stationnement vélo à proximité de son cabinet de travail. La mairie (actuellement une des plus active en matière d'aménagements cyclables) a réagi promptement et de manière très positive puisque deux mois après, des arceaux étaient installés au abords du 132 boulevard de la Liberté....à Lille

En conséquence, chers adhérents, chères adhérentes, n'hésitez plus, écrivez à vos maires respectifs.

Jean Dewavrin



Huit ans déjà

En 1995, j'ai écrit au aire de MARCO EN BARCEUL pour demander le prolongement des bandes cyclables boulevard CLEMENCEAU jusqu'aux intersections des rues Delcenserie et rue du Clerc. Monsieur DEBAVEYE, Adjoint au Maire a transmis ma demande au service voirie de la Communauté Urbaine de LILLE, compétente en ce domaine selon son courrier. Rien n'a été fait.

Vivement que la compétence se mette au travail

Jean Dewavrin



Cyclofiches

Aucune des cyclofiches remises la Ville de Lille ne nous a été retournée.

Nous ferons le point avec nos différents partenaires sur la méthode de travail au prochain Groupe Travail Vélo. Cependant des réponses aux problèmes soulevés à travers certaines cyclofiches et à nos propositions ont été faites oralement lors du Groupe Travail Vélo. Les cyclofiches n° , , , , , portaient sur le problème des bandes cyclables qui s'interrompaient à pratiquement tous les carrefours de la rue Nationale. Suite à des

comptage de flux automobile, LMCU envisage de prolonger les bandes jusqu'aux intersections en supprimant les voies de tourne-à-gauche. Ce réaménagement des carrefours est programmé par LMCU au quatrième trimestre 2003. Il concerne les intersections comprises entre la place du Maréchal Leclerc et la place de Strasbourg. Au-delà, la mairie préfère attendre un peu, notamment pour voir comment vivra le secteur avec le boulevard de la Liberté réaménagé.

Julien Dubois

Complémentaires ?

Chaque semestre, la SNCF change les horaires de ses trains régionaux. Cette année, des comités de ligne ont été mis en place afin d'ouvrir une large concertation. Le conseil régional, la SNCF, les usagers se sont retrouvés afin d'adapter au plus juste l'offre de service et la demande des usagers

Si les TER sont accessibles aux vélos, il nous apparaît nécessaire d'offrir un meilleur cadencement, un rythme de train qui ne décourage pas les voyageurs mais devient attrayant. En ouvrant d'avantage les petites gares qui sont situées en milieu urbain dense, le train ne traverse plus à vive allure le paysage, il s'y arrête, permet de se déplacer en évitant les saturations automobiles, est complémentaire au vélo. Le train doit aussi permettre d'effectuer de longues distances rapidement; toute la difficulté était de réconcilier ces deux éléments : la proximité et la rapidité. Le travail de réflexion de ce début d'année a permis de s'approcher d'un résultat satisfaisant. Bien sur, il reste quelques améliorations à apporter mais nous sommes sur la bonne voie. Les transports en commun sont complémentaires à la bicyclette, il y a sûrement une gare près de chez vous ! En attendant le métro ouvert aux vélos.

Qui est allé à la mer pour un euro ce week-end ? Alors que les automobilistes se suivaient lamentablement sur l'autoroute de la mer !

P. Delrue-P. Lueur

A.D.A.V. indépendante ?



La Ville de Lille et l'A.D.A.V. ont signé une convention de partenariat avec à la clef une subvention de 20.000 euros. Alors, récupérée l'A.D.A.V. ? Cette

question, et pleines d'autres en rapport avec les conventions de partenariats, le Conseil d'Administration en a largement débattu (voir Heurovélo n° 41/42). A l'instar du C.A.D.R. de Strasbourg, nous pensons que si nous voulons représenter efficacement les cyclistes face aux décideurs, l'association doit dégager du temps à ses salariés pour préparer les réunions, aider les adhérents à étudier les différents projets, rédiger les cyclofiches. Ce temps salarié a un coût. L'intérêt de la Ville de Lille, et de nos futurs partenaires, est de faire remonter un avis différent du sien en matière d'aménagement et l'A.D.A.V. ne s'interdit pas de manifester si nous avons le sentiment de ne pas être entendu malgré notre partenariat. Au fait, participerez-vous à la prochaine Assemblée Générale pour vous assurer que votre association est toujours indépendante ?

Yves Maerten



Albert II

Albert II, roi des Belges, a fêté ses dix ans de règne en participant à un rassemblement de motards à Bruxelles.

Par contre, le fiston, Philippe, appelé prochainement à succéder à son papa, a pris part à un rassemblement de cyclistes. Il y a donc de l'espoir chez nos chers voisins.

YM



Les automobilistes se foutent de nous !

Un Hollandais a été flashé et arrêté à 220 km/h sur l'A1 le 28 juillet sous les yeux de Gilles de Robien, venu délivrer la bonne parole sur le terrain.

Devant les micros et objectifs des médias, le délinquant primaire a osé affirmer qu'il « contrôlait » sa vitesse grâce aux freins ABS de sa Porsche. C'est quand même incroyable la confiance des gens envers la technique.

YM



Les automobilistes se foutent de nous ! (bis)

Alerte !

L'installation de la climatisation dans les voitures entraîne une augmentation moyenne de la consommation de carburant de 30%. On voit d'ailleurs de plus en plus de voitures arrêtées, moteur allumé pour profiter de la fraîcheur intérieur. 25 ans d'efforts pour limiter la voracité des moteurs réduits à néant pour quelques degrés de moins. Encore bravo!

Tournée générale d'ozone !

YM



A m é n a g e m e n t

Pont Lille-Sud/Porte des Postes : L'Adav veut des pistes

Le pont reliant Lille-Sud au reste de la ville doit être réaménagé : les trottoirs seront élargi et une file de circulation automobile supprimée. L'A.D.A.V. va cependant agir auprès de la Ville de Lille et de la SORELI pour que des pistes cyclables au niveau du trottoir soit

réalisées plutôt que les bandes cyclables initialement prévues. Une circulation des cyclistes séparée de celle des voitures sera plus adaptée à la déclivité, aux virages et aux vitesses pratiquées sur ce pont.

Julien Dubois



Une circulation des cyclistes séparée de celle des voitures sera plus adaptée

Ca bouge

Le réseau cyclable lillois a poussé comme un champion cet été 2003. Il s'est essentiellement développé grâce aux contresens cyclable proposés par l'A.D.A.V. en Groupe Travail Vélo (GTV) et par les deux couloirs mixte bus/vélo des boulevards de la Liberté et Louis XIV.

La rue Jeanne d'arc, le contresens le plus long relie Wazemmes et Moulins au centre-ville. Les rues de Bruxelles, Angelier, Châtillon (une partie) et Jean Bart sont toutes aménagées à contresens. L'accessibilité du quartier aux cyclistes (CUEEP, MEP, MNE, Ecole de Journalisme, musée d'Histoires Naturels...) s'en trouve nettement améliorée. Un nouveau tronçon de la rue de Solférino a été aménagée à contresens entre le

boulevard Vauban et la rue Desmazières. Ce contresens est protégé par la file de voitures stationnées. Malheureusement l'aménagement n'est pas connecté avec la rue de Toul. Le reste de la rue Solférino (jonction de Gambetta à Vauban) doit être aménagé en 2004. Enfin le dernier contresens réalisé, celui de la rue Masséna. Espérons qu'il incitera les étudiants nombreux les vendredi et samedi-soir à rejoindre l'endroit à vélo et qu'au moins ils ne se stationneront pas dessus ! Pour la rue du Port et

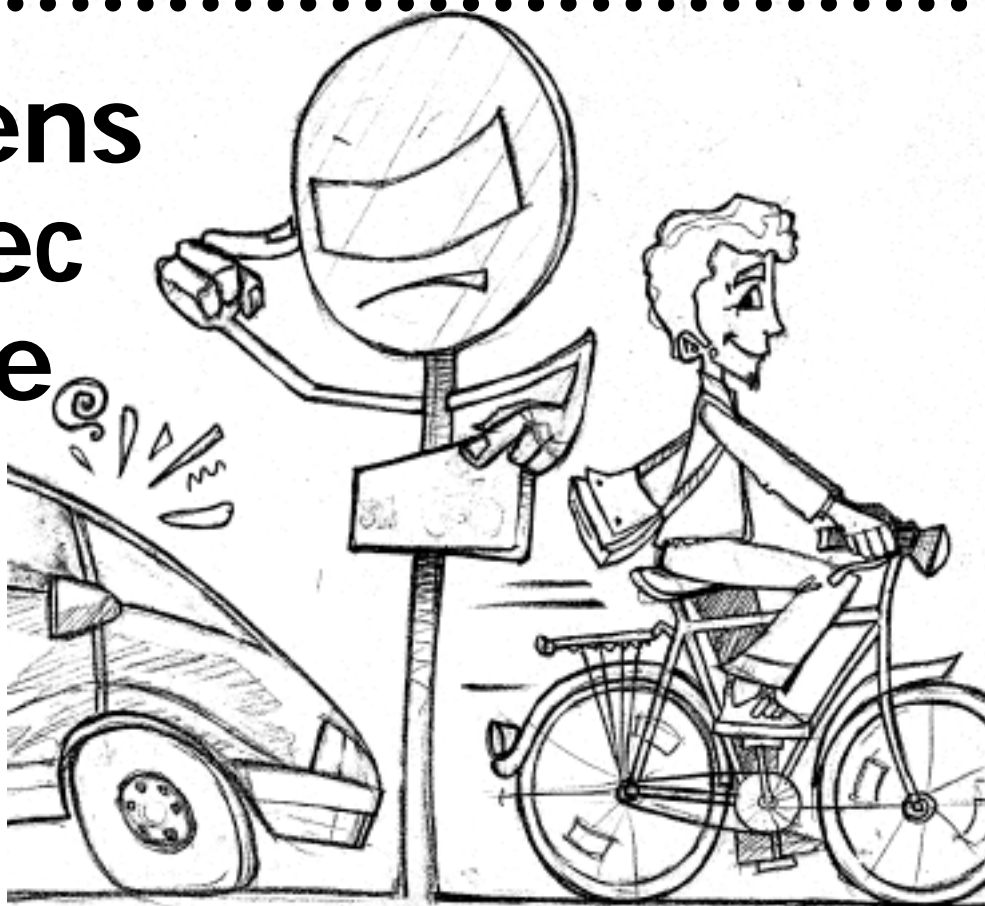
la rue Delesalle, ça sera pour plus tard : ces réalisations ont été repoussées à la mi-2004. La Mairie a préféré « mettre le paquet » sur la réalisation des couloirs mixtes bus-vélo du boulevard de la Liberté et Louis XIV. Avec une quinzaine de contresens, Lille se situe désormais dans le peloton de tête des villes françaises ayant développé cet aménagement. (Strasbourg, toujours à la pointe, en compte tout de même 190 !). Si Lille veut mettre en place un réseau cyclable cohérent et suffisamment fin pour intéres-

ser le plus grand nombre d'utilisateurs, la réalisation de contresens cyclables dans une ville où la majorité des rues est à sens unique est incontournable. Ce type d'aménagement est donc encore appelé à se développer à Lille. Marc SANTRE, l'adjoint aux déplacements a d'ailleurs demandé à l'A.D.A.V. de proposer une nouvelle série de rues à équiper de bandes à contresens

Julien Dubois

Contresens rime avec prudence

En attendant leur généralisation, quand vous empruntez les contresens, redoublez de vigilance dans les carrefours : les autres usagers, automobilistes, piétons... ou cyclistes n'ont pas encore pris l'habitude de regarder dans notre direction avant de s'engager.



Alors, même si vous êtes prioritaire, soyez prudent ! Vérifiez toujours que les autres usagers vous ont vu. Cette remarque est aussi valable en section courante de la rue autorisée à contresens : gare aux sorties de garages et aux piétons qui traversent hors des passages protégés. Par

contre le danger n'arrive pratiquement jamais du véhicule venant de face. Pistes, bandes, zones 30... Aucun aménagement ne garantit le « risque zéro » et en terme de sécurité routière le bilan des contresens est très positif :

- Ils réduisent les distances à parcourir et donc notre temps d'exposition au risque
- Ils nous permettent d'éviter des grands axes plus dangereux.
- Ils contribuent à ralentir le trafic automobile.

Julien Dubois

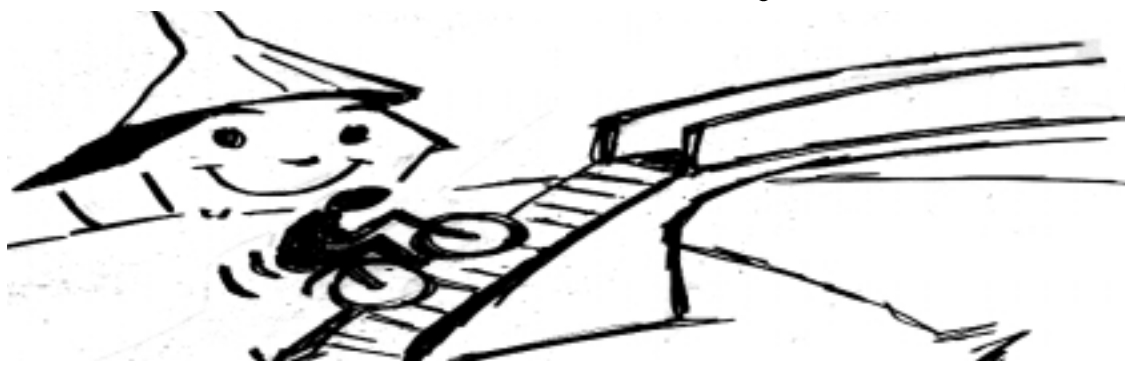
Passerelle Ory et avenue de Dunkerque

Monsieur Daubresse, Maire de Lambersart a semblé quelque peu agacé par un courrier dans lequel nous déplorions la suppression de la passerelle Ory et son remplacement par un escalier ou un ascenseur.

Nous accusant d'être mal informés (mais il est n'est pas t o u j o u r s facile de l'être correctement dans une ville où n'existe aucun Groupe Travail Vélo), il nous a écrit dans un courrier en date du 12 juin 2003 : « J'ai fait étudier plusieurs solutions à ce niveau et l'Espace Naturel Métropolitain a accepté de financer une passerelle accessible aux vélos, aux poussettes et aux personnes handicapées avec une pente de 4%, c'est ce projet qui a été retenu ». Pour une fois, nous sommes heureux de nous

être mépris et remercions chaleureusement Monsieur Daubresse d'avoir su prendre en compte une demande pressante et réellemment motivée: la fermeture provisoire des deux passerelles République et Ory à Lambersart cet été a failli déclencher une petite émeute dans les secteurs concernés, prouvant leur nécessité. Nous remercions également les Maires de Lomme, de Lille et de Lambersart de réaménager l'avenue de Dunkerque en intégrant les cyclistes. L'air de rien, il y aura un itinéraire cyclable continu entre Lille et Armentières.

J-P V



attention Carrefour non cyclable!

Quoi de plus normal que de se rendre à vélo au cinéma, au restau, faire quelques courses pour le repas du soir, rendre visite à un ami malade, jouer une partie de bowling, faire une balade au parc en famille. Pour nous, cyclistes, ces petites choses de la vie doivent être accessibles à vélo.

Près de chez moi, le Carrefour de Lomme réorganise ses accès aux parkings déjà bien saturés. A-t-on pensé à améliorer l'accessibilité des vélos ? Actuellement, il y en a peu... Bientôt, il n'y en aura plus du tout.

PDPL

Travaux Passerelle Ory (suite)

L'ADAV a rencontré M. WAMBERGUE, 1er adjoint de la ville de Lambersart le 22 août 03 afin de comprendre ce qui attend les cyclistes pour passer de l'autre coté des berges du canal de la Deûle.

En effet, les cyclistes ont été assez surpris cet été, alors qu'ils souhaitaient passer de l'autre côté de la passerelle Ory, de se retrouver devant une clôture. Pas le moindre passage, sinon un avis de la mairie annonçant les travaux. Les cyclistes n'ayant d'autre alternative que d'emprunter la passerelle République, elle aussi en travaux depuis 6 mois (mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite, travaux de peinture, agrandissement du parking automobiles). Ce qui est regrettable, c'est l'absence de concertation, c'est de commencer des travaux sans prévoir les conséquences pour les usagers de

la bicyclette qui utilisent chaque jour ces deux passerelles à un moment où il est conseillé de laisser la voiture au garage. Suite à différents articles dans la presse relatant les mésaventures des cyclistes utilisant ces passerelles (Voix du Nord 16 août 03), M. WAMBERGUE a confirmé que la mairie de Lambersart avait agi pour que les cyclistes aient toujours une alternative pour franchir la Deûle pendant les travaux : ainsi la passerelle Ory a été accessible par l'avenue de Soubise (et un petit escalier !), jusqu'au 20 septembre 2003, date à laquelle la passerelle République doit être ré-ouverte à la circulation des cyclistes et des promeneurs. Un premier Groupe Travail Vélo organisé par Jean-Marie ROGER, conseiller municipal de Lambersart, est par ailleurs prévu le 3 septembre. L'ADAV ne peut cautionner un aménagement qui ne prend pas en compte l'usage quotidien de nombreux cyclistes.

Philippe Delrue-Paul Lueur

Concertation publique

In VINO veritas.

Depuis la loi Voynet, les procédures d'enquête publique ont changé. Auparavant, les citoyens étaient consultés une fois que le projet était ficelé et les crédits trouvés. Les avis formulés étaient rarement pris en compte car il était trop tard pour changer les choses.

Aujourd'hui, le public est consulté en amont, lors de la procédure de concertation préalable. Il suffit de lire attentivement le journal pour en être informé. C'est ainsi que l'ADAV, qui avait émis plusieurs avis dans le cadre de la création de la VINO (Voie Intercommunale Nord-

Quest) a été convoquée par le responsable des Grands Travaux à LMCU pour discuter des modifications que nous avons suggérées avec un réel souci de les prendre en compte.

Cela inaugure un tout autre type de rapports entre l'ADAV et les institutions dont nous nous réjouissons. Le bureau d'études de LMCU nous a présenté plusieurs variantes et a demandé notre avis. Si vous habitez dans le secteur d'Haubourdin-Loos-Sequedin, vous pouvez venir consulter ces plans au local et nous faire part de vos idées sur la question.

J-P V

Un service pour les cyclistes : Ch'ti Vélo

Après avoir ramé pendant des mois pour obtenir le local qu'on lui avait promis, l'ancien tri postal de la gare Lille-Flandres,

Elisabeth Grumiaux, directrice de Ch'ti Vélo, a enfin réceptionné son local fraîchement retapé.

Présentation de l'association qui loue des vélos et permet de gardiennner votre bicyclette.

L'Heurovélo : Pourquoi as-tu créé Ch'ti Vélo ?

Elisabeth : J'ai réalisé qu'il n'y avait rien sur Lille qui favorisait le déplacement alternatif à la voiture. J'étais bien sûr pro-vélo depuis longtemps.

L'Heurovélo : Comment as-tu procédé ?

Elisabeth : Je me suis documentée dans un premier temps notamment auprès de l'ADAV qui m'a beaucoup aidée et conseillée. J'ai pris contact avec la Ville de Lille (M. Van Der Goten) qui m'a suggéré de travailler sur le service de maillage de dépôts de vélos sur Lille. En 1999, j'ai participé à l'expérience de Localille avec le partenariat de l'Office de tourisme et de la Mission locale (location de vélos et mise en place de taxi-vélos avec chauffeurs bénévoles de l'ADAV qui a connu un gros succès médiatique). Et

puis Localille s'est planté. J'ai alors participé à l'appel à projet du Secrétariat à l'économie solidaire (Guy Hascoët) et mon projet a été primé. Avec l'argent, j'ai pu acheter mon premier parc de vélos, louer mon premier local à Fives et m'équiper en informatique. Ensuite, j'ai eu l'aide du Conseil régional et du Conseil général du Nord sans oublier la Ville de Lille qui a financé les travaux du local de la gare Lille-Flandres et une partie des salaires des 6 emplois-jeunes embauchés au début de l'année 2003. Nous avons pu enfin démarrer l'activité de Ch'ti Vélo lors des Assises du Développement durable en Juin.

L'Heurovélo : Quels sont les projets de Ch'ti Vélo ?

Elisabeth : Poursuivre l'exploration d'autres sites de dépôts de vélos sur Lille. Je vise des sites où il n'y a pas ou peu de transports en com-

mun comme le quartier de la Catho. Je négocie avec Transpole pour établir un tarif unique pour le métro, tramway et la location d'un Ch'ti vélo. Je ne vise pas particulièrement une catégorie de population, je pense que tout le monde peut avoir besoin d'un vélo. Nous devons aussi trouver et installer une signalétique pour notre local de Lille-Flandres car pour l'instant, nous sommes un peu invisibles.

L'Heurovélo : As-tu un message pour les adavistes ?

Elisabeth : Oui, j'ai un nouveau salon de jardin en teck.

Tarif de location :	
1 heure	2 euros
1/2 journée	5 euros
1 journée	7 euros
Le week-end	14 euros
1 mois	53 euros
Tarif de gardiennage :	
La journée	1 euro
A l'année	45 euros



Local de Fives, 146, rue Pierre-Légrand 03-20-04-97-44

Local de la gare Lille-Flandre, 10, avenue Willy-Brandt 03-28-53-07-49

Ouvert du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h



Poulet-bicyclette

Au Bénin, un poulet élevé au grand air s'appelle un poulet-bicyclette car lorsque son propriétaire a décidé de le manger, le poulet en détalant à toute vitesse, ressemble aux cyclistes en train de pédaler.

YM



Nécrologie

Alors que le début de l'année avait bien commencé, 3 cyclistes, dont un garçon de 15 ans, ont été victimes d'accidents mortels en l'espace de 2 semaines. Et plus récemment, un groupe de 5 randonneurs s'est fait fauché par un automobiliste pressé près de Calais. Bilan : 5 blessés dont deux grièvement. Ce fait-divers tragique a été annoncé à France-Info de manière vraiment stupide, le journaliste indiquant qu'avec un casque, ces cyclistes auraient été épargnés. Or, outre le fait qu'il semble donner tort aux randonneurs imprudents (rouler sans casque, quelle inconscience !), en enquêtant sur place, il aurait appris que ces randonneurs étaient casqués et que le véhicule percutant de face le groupe, ne laissait aucune chance aux cyclistes. Et vive l'information objective !

YM



Broc'à vélo à Roubaix

Malgré le temps exécrable, la première broc à vélo organisé par l'A.D.A.V. et la Ressourcerie de Roubaix a été un beau succès. Beaucoup de monde qui se sont jetés sur les beaux vélos hollandais et les vélos restaurés de M. Crosetti. A renouveler.

YM



Rond-Point : la sécurité d'accord, le confort : non !

A Haubourdin, un giratoire doit être aménagé place Jehan de Luxembourg. Appuyée par la municipalité, l'ADAV avait demandé à ce que le projet soit modifié pour y créer des by-passes. Le maire de l'époque, monsieur Vercaemer avait même modifié le projet de sa main pour le soumettre aux services du Département. Cet aménagement simple permet aux cyclistes de ne pas être frôlés en sortie ou en entrée de giratoire, de remonter par la droite la file de voitures en cas de bouchon (car les voitures ont alors tendance à serrer à gauche). Il permet aussi de pouvoir s'intégrer dans le giratoire avant les voitures et d'être ainsi mieux vues par elles. C'est donc une source de sécurité et de rapidité, bref, c'est le type d'aménagement que l'on souhaiterait voir généralisé.



Avec un by-pass, le cycliste est protégé et vu lorsqu'il s'insère dans un giratoire



Sans by-pass, si un cycliste circule sur un giratoire, il risque d'être coincé

Nous avons été conviés à une nouvelle réunion pour faire le point sur la formule retenue. Malheureusement, le Conseil Général a refusé d'entériner le projet de l'ADAV et de la municipalité d'Haubourdin. Soucieux de la sécurité des cyclistes et désireux de répondre à la demande des Maires d'Hallennes (Monsieur Genelle)

et du nouveau Maire d'Haubourdin (Monsieur Delaby), il a accepté la pose d'un ralentisseur afin que les cyclistes bénéficient d'une certaine sécurité (je rappelle qu'un enfant à vélo avait été happé par un camion à cet endroit!). En revanche il a refusé toute création de by-passes. Pour la rapidité et pour le

35 ans sans voiture

Robert, adhérent de l'ADAV, n'est pas autophobe mais réussit à vivre sans voiture et ce, depuis plus de 35 ans. Il nous a semblé intéressant de le questionner sur sa vie sans voiture.

L'Heurovélo : Pourquoi n'es-tu pas automobiliste ?

Robert : D'abord, à 18 ans, je n'avais pas les moyens de passer le permis de conduire. Mes parents, de condition ouvrière, n'avaient de voiture. La question serait plutôt: pourquoi avoir une voiture ? Quand je suis rentré dans la vie active, j'ai cherché un emploi accessible par les transports collectifs. En plus j'adore la marche à pied. Encore aujourd'hui, je fais en moyenne 100 kms à pied par mois. J'ai donc finalement fait le choix d'habiter en ville et proche d'un moyen de transports collectifs; ma femme n'a pas le permis et nous arrivons très bien à vivre sans voiture. Jamais, je me suis dit "Ah, si j'avais une voiture !", c'est une question d'organisation et de gestion du temps. Je tiens à préciser que je ne suis pas autophobe, d'ailleurs j'ai payé le permis à ma fille quand elle a eu 18 ans.

L'Heurovélo : Concrètement, comment t'organises-tu ?

Robert : Pour mon travail, je marche quotidiennement ou j'utilise le tram, le métro et le bus. J'ai pris la carte "Pass'pole" depuis 4 ans (38,20 euros par mois, le douzième mois étant offert par Transpole). Pour les courses, je me fais livrer les produits "lourds" (7 euros par livraison chez Carrefour) et pour mes loisirs, j'utilise le train (TER avec la carte Grand'TER, TGV) ou l'avion. J'ai calculé que mon budget transports se chiffrait à 1500 euros par an (à comparer aux 6000 euros, montant du coût moyen d'un véhicule par an). Et je ne me prive pas de voyager, je fais au minimum 4 aller/retour dans le sud de la France chaque année.

Je trouve que les voyages en train sont très conviviaux, on peut faire des rencontres très enrichissantes. A une époque, je discutais tous les jours avec une femme de confession musulmane qui m'a présenté en détail sa religion. C'était très intéressant. Sinon, j'en profite pour lire, écrire.

L'Heurovélo : As-tu des propositions pour inciter les automobilistes à lâcher le volant ?

Robert : Je pense qu'il faut inventer de nouveaux moyens pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture, je pense à l'amélioration du confort des transports collectifs, sécuriser les parkings en périphérie, offrir de nouveaux services, allonger les heures d'ouverture. Et puis les tarifs sont encore trop élevés. Enfin, je déplore les grèves "surprises" des cheminots ou des conducteurs de bus. Cela ne peut que décourager les utilisateurs réguliers des transports collectifs;

L'Heurovélo : Et le vélo ?

Robert : Je ne fais pas beaucoup de vélo, ma femme beaucoup plus, elle va travailler à vélo tous les jours. Mais je suis béat quand je vois les milliers de vélos devant les gares en Belgique. C'est vraiment impressionnant !

Propos recueillis par Yves Maerten

confort, il nous faudra donc attendre quelques décennies ou nous débrouiller (on roulera sur le trottoir pour remonter les files de voitures: la largeur du trottoir ne pénalisera pas les piétons). Il faudra juste faire attention à ne pas chuter en montant sur la bordure tangentiellement et à ne pas faire un écart trop brusque

avant de prendre la bordure de face. Une fois de plus, seul le cycliste aguerri en V.T.T pourra se déplacer de façon à peut près satisfaisante. C'est agaçant à l'heure où l'on souhaiterait développer un mode de transport propre et économique par une vraie politique d'aménagements cyclables.

J-P V

La RN 41 à deux fois trois voies

Il y a quelques semaines de cela, Jean m'a téléphoné, me demandant : «*Ca va? Tu as le moral?*». Comme il avait l'air sérieux, je me suis interrogé : «*Ben oui, je vais bien. Pourquoi?*» - «*Tu n'as pas lu le journal?*»
On parle de la mise à deux fois trois voies de la RN 41 ».

J'ai franchement cru qu'il s'agissait d'une erreur de Jean ou du journaliste qui devait confondre RN 41 et A 25, mais en lisant Nord-Eclair du 11 avril, j'ai effectivement découvert que le tracé possible de la future A 24 se traduirait par la mise à deux fois trois voies de la RN 41!! Pendant ce temps, j'attends toujours la fin des travaux de mise à deux fois deux voies, puisque selon le Directeur de la DDE, lauréate nationale du Prix du Vieux Clou Rouillé, «*s'il reste un peu d'argent, on créera peut-être une rampe cyclable à Hallennes* ». Tel le mendiant de la parabole, j'attends les miettes financières qui permettront peut-être aux cyclistes de ne plus avoir à porter leur vélo et aux poussettes de traverser la voie.

J'ai compté un temps sur l'action du Conseil Général puisque son Vice-président, Monsieur Raoult s'était engagé publiquement lors de notre Assemblée Générale de janvier 2002 à créer une passerelle à Hallennes, mais, parjure, il se tourne désormais vers l'Etat. Avec ce projet de mise à deux fois trois voies de la RN 41, la décence n'est même plus de mise. J'ai conscience d'être un S.V.F (Sans Voie Fixe) qui mendie aux portes de la DDE et du Conseil Général et à qui l'on dit qu'il n'y a plus d'argent

alors que l'on fait ripaille et que dans l'arrière-cuisine se concocte un festin de roi, plus gigantesque encore, pour les dévoreurs de bitume.

J-P V



L'escalier dont doivent se contenter les cyclistes pour accéder à l'échangeur d'Hallennes-lez-Haubourdin

Urbanisme

La mixité du trafic

Les urbanistes sont des poètes et des utopistes: ils rêvent à des rues qui reddeviendraient des espaces publics où tous les modes de transport cohabiteraient en bonne intelligence. Ils perçoivent ainsi la séparation des flux de circulation comme une forme de ségrégation comparable à ce qui existe dans ces villes où les beaux quartiers sont loin des ZUP.

En théorie, on ne peut qu'approuver ces propos. D'ailleurs lorsque le vélo est apparu en Grande-Bretagne et qu'il fut question de créer des pistes cyclables sur toutes les routes, les usagers de la petite reine furent les premiers à s'y opposer au motif que la rue est à tous! Mais les temps ont bien changé. Les automobiles ne sont plus de rares véhicules poussifs atteignant péniblement une moyenne de trente kilomètres à l'heure. Bombes d'acier, elles ont envahi, en mouvement ou à l'arrêt, la quasi totalité de l'espace viaire et prétendent les faire

cohabiter avec les cyclistes revient à vouloir faire vivre ensemble le Loup et l'Agneau. C'est pour cette raison que nous continuons à demander la création de bandes cyclables en villes et de pistes cyclables en campagne. Les automobilistes ne perçoivent d'ailleurs pas les bandes cyclables comme séparant différents modes de transport.... puisqu'ils n'hésitent pas à s'y garer!! Plus sérieusement, les techniciens eux-mêmes qui nous présentent des projets sans piste cyclable sont conscients des limites de leur utopie puisque lorsqu'on leur dit: «*D'accord pour votre projet de mixité totale*

des trafics, mais si vous y croyez, il faut alors supprimer les refuges destinés à protéger les piétons ainsi que les passages cloutés! », ils redescendent alors sur terre, admettant qu'on ne peut totalement se fier aux automobiles... mais ayant bien envie de laisser les cyclistes se débrouiller avec les voitures. Le seul cas de figure où l'on accepte de le faire est lors de la création de zones trente où sont proposées des obstacles physiques qui limitent la vitesse des automobilistes sans pénaliser les cyclistes (coussins berlinois, contresens cyclables par exemple).

J-P V

Les 100 ans du Tour de France

Les organisateurs de la grande boucle avaient prévu un défilé-hommage aux «*géants de la route*» et à la bicyclette sur les Champs-Élysées à l'issue de la dernière étape. En fait, cette parade soulignait avec insistance que le vélo ne peut pas (plus) se passer d'une assistance motorisée (voitures des directeurs sportifs, caravane publicitaire, motos, etc). C'était flagrant dès le premier «*tableau*» où l'on pouvait voir un vieux cycliste à bacchantes et un petit gamin en maillot jaune avec juste derrière les deux cyclistes, la Garde républicaine motocycliste, faisant la roue comme un vieux paon et symboliquement barrant toute l'avenue de leurs engins pétaradant.

D'ailleurs, le présentateur de l'émission consacrée aux sports, qui suivait le défilé, commença par annoncer la victoire d'un français lors d'une course automobile. Allez, les cyclistes, le Tour de France, c'est fini pour cette année, on passe aux choses sérieuses.

YM



Supportable

Avis aux inconditionnels du téléphone portable. J'ai trouvé chez un marchand de cycles un support pour téléphone portable conçu pour être monté sur un guidon de vélo. Pour tout renseignement, contactez - moi. Attention, pour des raisons financières, je ne rappelle pas les numéros de téléphone commençant par «*06*».

Jean Dewavrin



Tourcoing continue son petit bonhomme de chemin

Dans l'Heurovélo n°38 nous évoquions le changement de cap enregistré à Tourcoing depuis les dernières élections municipales.

L'année 2002 fut une année de rodage du Groupe de Travail Vélo, l'instance de concertation qui réunit l'ADAV, la municipalité et les services communautaires.

Les premiers résultats obtenus furent les aménagements de contresens cyclables rues des Carliers, Salembier et Carnot, et de bandes cyclables rue Thiers, de Turenne, des Ursulines, Sas-selange et Painlevé.

Le travail de cette commission a continué en 2003 et de nouvelles réalisations concrètes devraient voir le jour en 2004. Les aménagements envisagés sont des contresens cyclables rues de Tournai, du Tilleul, Joffre, des Piats, du Château et Winoc Chocquel. Nous attendons avec impatience la réalisation de ce projet sur le quartier du Virolois.

Un second projet suscite notre intérêt le plus vif. Il s'agit de l'étude de la prolongation de la piste cyclable du Grand Boulevard jusqu'au centre de Tourcoing par le quai de Cherbourg. A plus long terme nous avons aussi défendu la création d'une piste cyclable lors du futur réaménagement du Boulevard Industriel.

A n'en pas douter ces aménagements faciliteront nos déplacements. En attendant nous pouvons vous annoncer pour cette année l'ouverture de l'ensemble des couloirs-bus à la circulation des cyclistes et l'implantation prochaine d'arceaux de stationnement.

Nous vous tiendrons naturellement au courant des prochaines avancées et nous vous invitons d'ores et déjà à participer à la journée "en ville sans ma voiture" le 22 septembre ou un forum sur les déplacements à vélo sera organisé à la mairie de Tourcoing de 15h à 17h.

Michel Anceau

Vive la bagnole !

Décidément, on a beaucoup de mal avec le Conseil Général ! Rares sont les routes départementales bordées de pistes cyclables en site propre.

Dans le meilleur des cas, on doit se contenter de bandes cyclables non entretenues qui servent parfois de voies lentes pour les engins agricoles, et toujours de réceptacles à cailloux et à morceaux de verre et que l'on hésite donc à emprunter !

Sur les départementales, le plus souvent, c'est la loi du plus fort qui prévaut. Sans trottoir ni bandes cyclables, les deux voies sont dévolues à la voiture au point qu'une maman renversée avec sa poussette sur une de ces routes était censée selon la Voix du Nord du lendemain « ne rien avoir à y faire ».

Sur ces routes, à vélo, comme toujours, on compose, on s'adapte. Comme le danger vient de derrière, on remplace les yeux par les oreilles. On évalue le danger au bruit du moteur (« ça doit être un fou, j'ai intérêt à me rabattre », « il roule normalement, je garde ma place sur la voie », « ça va, il roule lentement! »). Quand la voiture nous a doublé, on évalue la pertinence de notre perception (« J'ai bien fait de me rabattre, il m'a frôlé ! », « Mince, il m'a rasé, je n'aurais pas cru ! », « Tiens, il a été vachement sympa: il a ralenti et a laissé bien de la place pour me doubler », « Ben là je ne comprends pas, il a l'air calme, il ne roule pas vite et pourtant il m'a frôlé ! »).

- Heureusement, il existe de petites départementales sympas: elles mesurent entre trois et quatre mètres de large: les voitures peinent à s'y croiser.
- Elles ne peuvent donc rouler vite. Par

contre, pour les cyclistes, c'est tout bon: le danger vient de devant et on le voit. Sur ces routes, le croisement voiture-vélo est aisé et en plus le trafic y est souvent faible. Assez souvent bucoliques, elles n'ont qu'un seul défaut: être réservées aux initiés, aux habitants du secteur vu l'absence de panneaux indicateurs. C'est bien dommage! Nous avons demandé au Conseil Général de les transformer en véloroutes autorisées aux voitures et avant tout de les jaloner, d'autant qu'une signalétique valable sur l'ensemble du territoire vient d'être mise en place.

Quand j'ai appris, en lisant la revue du Conseil Général Le Nord, qu'un programme d'élargissement des voies étroites (inférieures à cinq mètres) était inscrit au schéma routier du Département valable jusqu'en 2014 pour un montant de 259 Millions d'Euros, j'ai failli m'étrangler!!

Je me suis demandé si le Conseil Général ne se moquait pas délibérément des cyclistes. Au lieu d'investir pour leur sécurité, il investit contre elle et pour la rapidité des automobilistes. La vitesse moyenne augmentera sur ces routes et avec elles la gravité et le nombre des accidents de circulation ainsi que la consommation de carburant, source de pollution.

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 MARCO-EN-
Barceul
Tél. : 03 20 72 62 22

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

Cycles-cyclos-scooters Peugeot-MBK

Michel WICQUART
12, rue A. Bailly
59700 MARCO-EN-
Barceul
Tél. : 03.20.98.32.40

Remise

Cycles FALLET

4 bis, av. Robert Schumann
59 370 MONS-EN-Barceul
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 LECOLIER

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

Lambertart Cycles

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

5% sur achat de vélo
10% sur les pièces (hors promotion)

Londres et le péage urbain

En mai dernier, j'ai eu l'occasion d'accompagner mes élèves en sortie de classe à Londres. A cette date, je n'avais lu aucun article sur les effets et la perception du péage urbain par les Londoniens

Je me suis donc mis à la fin du groupe d'élèves et j'ai interrogé environ 25 Anglais, leur demandant ce qu'il pensaient de cette mesure appelée « congestion charge », autrement dit, « impôt-bouchon ». Sur ces 25 personnes interrogées au hasard, deux étaient résolument contre: « c'est de la merde », ou « on a déjà assez de taxes comme cela », une petite dizaine étaient plutôt sceptiques ou indifférentes « Les changements sont minimes », « on a toujours autant de bouchons », résignées « on était bien obligé d'en arriver là », ou méfiantes « c'est sûr, ça marche, mais j'ai peur qu'ils ne fassent cela dans les autres villes ».

Une petite quinzaine de personnes étaient réellement enthousiastes. « C'est merveilleux. Je suis heureux. On respire mieux. Regardez ce pont, auparavant il était toujours bloqué, là, vous voyez, ça roule!, même les automobilistes y gagnent! ». De fait, les hommes d'affaires de la Cité pour qui « time is money » et pour qui dépenser 5 Livres pour gagner deux heures dans les trajets quotidiens en voiture est un « good deal » avaient la réponse nette de ceux qui ont l'habitude de faire leur compte. De revenus plus modestes, les employés de magasins interrogés étaient contre ce système au début, mais ils se sont adaptés et l'approuvent désormais: en règle générale, ils abandonnent leur voiture avant d'entrer dans le secteur à péage, mais en cas de besoin, ils peuvent accéder au coeur de Londres en voiture et savent le temps qu'ils vont mettre. Les usagers des transports en commun apprécient également cette mesure: les bus circulent plus vite.

Comme toujours, les usagers se sont donc adaptés: les vélos pliants (« Brompton » of course) sont nombreux. Les vélos ordinaires aussi; il ne s'agit pas là de vélos de ville, mais bien souvent de V.T.T que les Londoniens enfourchent casqués et revêtus d'un gilet fluo. Les taxis à vélo ont fait leur apparition, et le centre de Londres en mai avait un air de Paris au mois d'août.

Selon les témoignages recueillis, beaucoup d'habitants disaient: « on ne paiera pas », « ça ne marchera pas », mais le fait est que l'expérimentation a réussi... et même trop bien, puisque de nombreux habitants ont renoncé à venir à Londres en voiture... alors que la municipalité comptait sur cette manne pour améliorer le réseau de trans-

ports en commun et de pistes cyclables!! En fait la « congestion charge », impopulaire au début, qui selon les analystes politiques devait faire tomber le nouveau maire de Londres, Ken Livingstone, n'a plus de réelle opposition et bénéficie même d'un soutien important parmi la population. C'est exactement ce que l'on a pu constater à l'occasion de la fermeture des voies sur berges à Paris en été!!

Depuis cette date, Libération a publié un article sur le péage urbain de Londres (numéro du 21 et du 22 juin 2003). La Voix du Nord a fait de même cet été, interrogeant Eric Quiquet qui s'est dit opposé à l'application de cette mesure à Lille notamment car selon lui, « la rue est un espace public qui appartient à tous ». On ne peut s'empêcher de penser que certains usagers de cet espace public prennent davantage leur aise que d'autres. Quand je circule debout dans un bus bondé, je suis impressionné par la différence entre mon ratio d'occupation d'espace public et celui d'un conducteur seul dans un break ou un monospace!! Non sans cynisme, la publicité pour le Renault Espace fait d'ailleurs de cette évidence un argument de vente.

Le cycliste est peut-être plus économe encore de l'espace public que l'utilisateur d'un autobus. Elle est extraordinaire cette sensation de n'exister pas quand on roule à vélo dans un bouchon. Pendant que les voitures, les bus ou les camions sont bloqués, à vélo vous vous immergez comme un gaz entre les interstices: « je remonte la file à droite; tiens! là ça bloque. Je vais rouler à gauche pendant quelques mètres en passant devant un automobiliste qui me laisse la place de le faire, qui me voit alors que la file est bien bloquée et qui ne s'apprête pas à redémarrer. Je lui souris pour le remercier de n'avoir pas collé son pare-choc à celui de la voiture qui précède. Je roule à gauche sur quelques mètres, regagne dès que possible la file de droite. Voilà, j'ai passé l'obstacle, je remonte la file de voitures et disparaîs, juste le temps de regarder derrière moi ces blocs d'acier figés, étonné du pouvoir de ma monture. Je n'existe déjà plus pour les voitures, pour la circulation. Mon vélo est plus un tapis magique qu'un véhicule en dur. Sur ma bicyclette, je suis volatile dans les bouchons, comme un gaz. Sublime !.

J-P V



Accidents de cyclistes : à qui la faute ?

En 1999, l'Office National Interministériel de sécurité routière a publié une étude concernant les accidents impliquant des cyclistes.

Sur 6766 accidents corporels en 1998, on dénombre 308 tués, 7099 blessés dont 6366 blessés cyclistes (1419 blessés graves*, 4947 blessés légers).

Sur les 308 tués, il y a 300 cyclistes conducteurs, un passager, 3 piétons et 4 dans d'autres véhicules. Le vélo peut donc malheureusement, même si c'est rarissime, devenir un engin de mort.

Chiffres extrêmement importants : sur 6977 cyclistes impliqués dans des accidents de circulation, 4714 ne sont pas en infraction (67,56% soit près des deux tiers). Plus précisément, sur les 308 tués, seuls 62 étaient en infraction et sur les 1419 blessés graves, 397.

En clair, 80% des tués et 72% des blessés graves à vélo n'ont commis aucune entorse au code de la route.

Ces chiffres officiels torquent le cou aux idées reçues selon lesquelles les accidents de cyclistes sont liés au fait qu'ils fassent « n'importe quoi à vélo ». Les responsables d'accidents de cyclistes sont bien dans la plupart des cas, les automobilistes.

Source: Fubicy

*Hospitalisation supérieure ou égale à 6 jours



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 individuelle14 euros
- Adhésion chômeur ou étudiant8 euros
- Adhésion couple25 euros
- Adhésion famille 25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros; 5 personnes = 27 euros ...)
- Membre de soutien25 euros
- 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 deeuros à l'ordre de L'ADAV.
- Je souhaite recevoir un reçu fiscal pour ce don.
- Prénom :
- Nom :
- Adresse :
- Code postal : Ville
- Profession
- Téléphone :
- Courriel :
- Date de naissance :

- **lundi 22 Septembre** : Journée "en ville sans ma voiture": nous avons besoin d'ADAV-Vistes pour tenir le stand à Lille. Renseignements et inscriptions à l'A.D.A.V.
- **lundi 22 Septembre** : Rassemblement cycliste inaugural du nouveau couloir cycliste boulevard de la Liberté. Rendez-vous place de la République à 18 h
- **lundi 22 Septembre** : Journée "en ville sans ma voiture" Forum sur les déplacements à vélo à la mairie de Tourcoing de 15h à 17h

Afin de prouver qu'on peut faire du tourisme « durable » (c'est-à-dire sans voiture), l'A.D.A.V. organise pendant l'automne 2003, une série de balades touristiques à thème.

● **dimanche 5 Octobre** : sortie «train-vélo» dans le Douaisis avec au programme, visite de l'**usine de papiers STORA** à Corbehem (dans le cadre des Journées Portes ouvertes organisées par la Chambre régionale de commerce et d'industrie) le matin, déjeuner ou pic-nic puis visite l'après-midi du **Centre historique minier de Lewarde**. Départ vers 9 h et retour prévu sur Lille vers 17 h. Prix : environ 20 euros (à préciser en fonction des tarifs SNCF, carte Grand TER) Nombre d'inscription limité à 20 places. Renseignements au 03-20-91-07-80

● **Mercredi 8 Octobre 19 h "C.A."**: (Conseil d'Administration de l'ADAV) (en principe tous les premiers mercredi de chaque mois.) MNE, 23, rue Gosselet, Lille. Les adhérents y sont les bienvenus. Si vous voulez qu'un sujet soit mis à l'ordre du jour, envoyez nous un mail >adavlille@nordnet.fr, un fax> 0 320 861 556 ou appelez-nous>0 320 861 725

● **Dimanche 2 Novembre** : visite à vélo du **patrimoine industriel de Roubaix**. Durée : 2 heures. Rendez-vous devant la mairie de Roubaix à 14 heures. Prix : 5 euros ; adhérents : 3 euros.

● **Dimanche 16 Novembre** : visite à vélo du **patrimoine industriel de Lille**. Durée : deux heures. Rendez-vous à 14 h devant la M.N.E 23, rue Gosselet à Lille. Prix : 5 euros ; adhérents : 3 euros.

● **Dimanche 30 Novembre** : visite à vélo de la **ville de Courtrai via la véloroute** le long de la Deûle et la Lys (40 km environ). Départ à 10 h devant la M.N.E 23, rue Gosselet à Lille, retour en train vers 17 h. Prix : XX euros ; adhérents : X euros.

Guide

Tout beau, tout nouveau : Les plus belles balades à vélo dans le haut bassin de l'Escaut

Fruit de notre collaboration avec notre homologue belge Provélo, nous sommes heureux de vous annoncer la parution du guide « Les plus belles balades à vélo dans le haut bassin de l'Escaut » paru aux Editions Alice.

Lille, Villeneuve d'Ascq, Tourcoing, Tournai, Courtrai, Mons, Binche, Ath et Péruwelz sont autant de points de départ des 15 balades conviviales de ce guide. Empruntant un maximum des chemins calmes et carrossables, elles permettent de se rendre compte que notre région est belle vue d'un guidon. D'une trentaine de kilomètres, elles offrent le plaisir

simple de rouler à vélo, sans effort démesuré. Particularité intéressante les gares servent de point de départ des balades. Il est ainsi possible de combiner train+vélo pour s'offrir une journée de détente et de découverte.

Disponible au local de l'ADAV, il coûte 15euros. Pour un envoi par la poste, nous vous demandons de une somme de 17 euros.

Michel Anceau

Brûler les feux, c'est fastoche !

Il y a 80 ans, en 1923, surgissait à Paris, à l'angle de 2 boulevards (Saint-Denis-Sébastopol), le premier feu rouge. Ce nouveau signe devenu roi de la jungle urbaine était censé réguler le trafic parisien et surtout éviter les tamponnages sévères entre 2 véhicules (à l'époque, les voitures « légères » dépassaient allégrement les 2 tonnes). Le feu rouge était donc l'outil moderne pour régler le carnage (les automobilistes s'entre-tuaient déjà à cette époque). On reproche très souvent aux cyclistes de ne pas respecter le code de la route et de « brûler » les feux avec constance en oubliant totalement que cette signalisation impérative (Homme, le feu rouge tu respecteras) est destinée aux automobilistes. Car, pourquoi, à vélo, après s'être assuré qu'il n'y a pas de voitures à moins de 100 mètres, on devrait attendre bien sagement dans les gaz d'échappement que le feu vire au vert et redémarrer en zigzaguant au milieu des carrosseries. Les piétons font la même chose à tout instant sans que les automobilistes réagissent. Personnellement, je me sens comme un piéton à deux roues, quand il n'y a plus personne, je passe. Ce qui, en plus, facilite le démarrage des voitures.

Tout ça pour dire que le code de la route est avant tout écrit pour les véhicules lourds et rapides et qu'il est une entrave aux déplacements cyclistes. Comme en plus, les automobilistes ne respectent de moins en moins (ah !, les oublis de clignotant) ce code, il est vraiment bien mal venu de réprimander les cyclistes qui, eux, n'ont encore jamais écrasé d'automobilistes.

- 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 : Pascal Allard, Michel Anceau, JF Charvet, Philippe Delrue, Jean Dewavrin, Julien Dubois, , , Paul Lueur, J2M, Yves Maerten, Jean-Luc Uyttendael
- Les articles parus dans l'Heurovélo sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association ADAV.
- Imprimé par Technirepro. Tirage : 600 exemplaires
- 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 quelqu'un, nous vous conseillons de téléphoner avant de vous déplacer. rens au 03 20 86 17 25

Les articles
pour le prochain
HeuroVélo
doivent nous
parvenir avant le
mercredi 17
décembre 2003