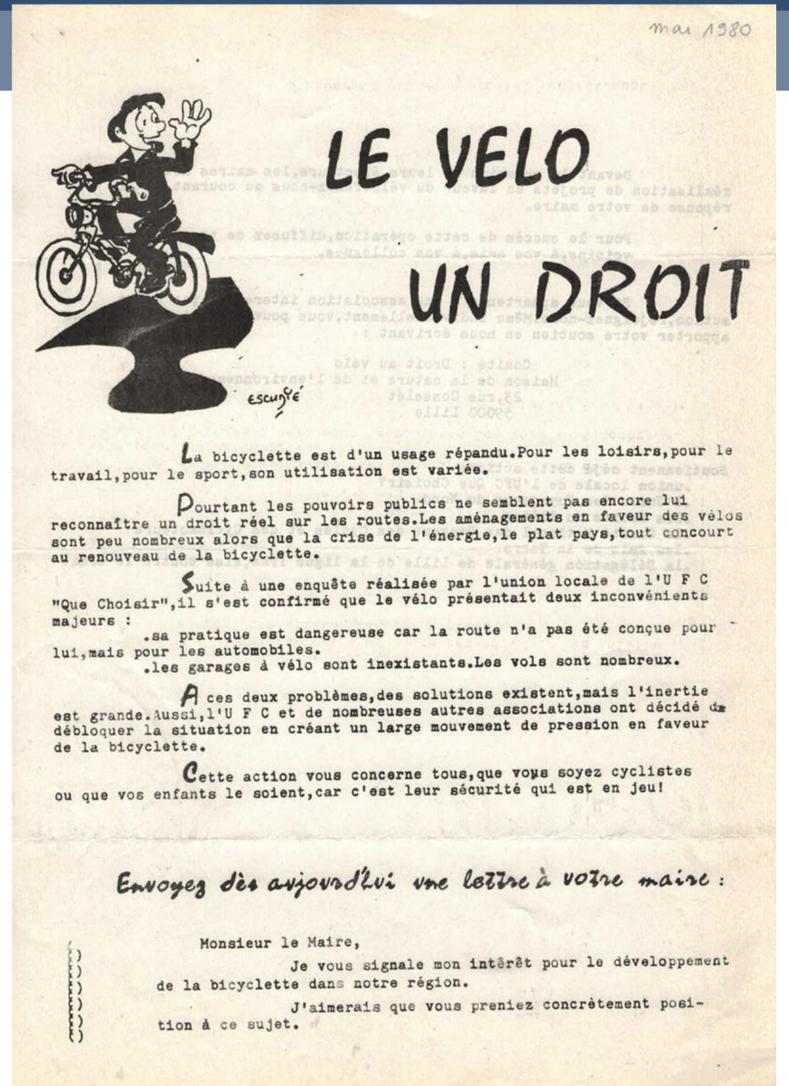


La création de l'ADAV

1979

Suite à la création de la Maison de la Nature et de l'Environnement en 1978 à Lille, plusieurs associations membres de la MNE*, décident de former le Comité Droit au Vélo, chargé de s'occuper des problèmes rencontrés par les cyclistes et de promouvoir la bicyclette auprès de la population.

*(UFC Que Choisir, Amis de la Terre, Droit du Piéton, Ligue Française contre le Bruit, Nord-Nature, Comité National des Usagers des Cycles et Cyclomoteurs, Union des Voyageurs du Nord, et Amis de la Nature)



Tract du Comité Droit au Vélo distribué aux habitants à partir de mai 1980

1980

La première action du nouveau Comité Droit au Vélo est de réaliser une enquête auprès des adhérents des différentes associations de la MNE, afin d'étudier l'utilisation de la petite reine à Lille. Le Comité publie ensuite un **communiqué** pour informer les habitants qu'une initiative en faveur du vélo était née, et pour les inciter à interpeller leur maire afin de demander une plus grande considération de la bicyclette dans leur politique d'urbanisme.

1981

24 novembre : Face à l'augmentation du travail du Comité Droit au Vélo notamment grâce à une plus grande écoute des institutions, le Comité décide de se structurer en **association loi 1901**, sous l'impulsion notamment de **Gilles Laurent**.

1982



Lettre avec l'adresse et le logo de l'ADAV au début de 1982

Au début d'année, l'ADAV devient officiellement une association. Ce nouveau statut lui offre une plus grande possibilité d'action et une meilleure reconnaissance par les institutions politiques. Dès les premiers mois, l'ADAV reçoit de nombreuses **lettres d'habitants** se réjouissant qu'une association se décide à prendre en compte les difficultés des cyclistes.

Un contexte favorable...

Un ras-le-bol de la voiture

Dès 1960, l'omniprésence de la voiture dans les rues est considéré comme un problème. Cette année là, 33 000 voitures sont domiciliées à Lille intra-muros et plus de 75 000 véhicules parcourent la ville chaque jour.

Cette lassitude de voir les voitures encombrer les rues se traduit en un **mouvement anti-voitures européen** au début des années 1970.

A titre de comparaison, en 2018, ce sont **70 069 voitures** qui sont recensées par l'INSEE pour la seule capitale des Flandres, et la même année il est estimé que **300 000 véhicules la traversent**¹.

Le 22 avril 1972, l'association Les Amis de la Terre, déjà connue pour ses actions contre le nucléaire, lance une grande manifestation contre la place de la voiture à Paris. **Plus de 20 000 cyclistes et des milliers de piétons réclament plus d'espaces pour eux**, et s'opposent à la circulation des voitures sur les voies sur berge. Deux ans plus tard, le 21 mars 1974, nouvelle manifestation, également organisée par Les Amis de la Terre. Cette fois, seulement 7 000 personnes ont répondu présentes. Le cortège, arrivé à la place de la Nation, s'est vu accueillir en force par la police qui n'a pas hésité à frapper les cyclistes. Le 4 juin 1977, des dizaines de milliers de personnes défilent à bicyclette à Amsterdam, Boston, Berlin, Copenhague, Nairobi... à l'occasion de la Journée Mondiale du Vélo.

¹ Avis n°18-06-CAE de la Commission Activités Economiques de la ville de Lille, présenté le 15 décembre 2018.

Les deux Chocs pétroliers

Une piste pour les «deux-roues» façade de l'Esplanade

Il faut bien le dire : on n'attendait plus cette piste cyclable qui depuis quelques semaines se fraie un chemin sous les arbres de la façade de l'Esplanade. Et pourtant, elle était bien prévue : la décision définitive remonte à environ deux ans mais le projet était resté, semble-t-il, plus longtemps que de mesure, dans les cartons.

Aussi, quand il en est ressorti à l'initiative des services de la Communauté urbaine de Lille, les «deux-roues» n'y croyaient plus et, paradoxalement, les riverains et «écologistes» s'en sont émus en voyant arriver les engins de terrassement sur ce mail jusque là presque égaré...

Dans quelque temps, les cyclistes pourront à leur aise gagner à partir de l'échangeur du Pont Royal le centre de Lille, en suivant sur une bonne partie de leur périple un itinéraire spécialement aménagé à leur profit dans un environnement au demeurant fort agréable.

C'est donc un projet quelque peu oublié, y compris des responsables et même des premiers intéressés, que l'on vient de ressortir des cartons pour construire cette piste cyclable qui court désormais tout au long de la façade de l'Esplanade, du Pont du Petit Paradis jusqu'à hauteur du square Daubenton.

Cette piste bi-directionnelle (deux fois deux mètres) réalisée en béton entre les deux rangées d'arbres, permettra aux «deux-roues» d'éviter la façade de l'Esplanade, itinéraire surchargé par les automobilistes, pour gagner le centre-ville en empruntant en entoilé le quai du Wault, le square Dutilleul et le square Foch.

Pour faciliter la traversée de la façade de l'Esplanade, en face du quai du Wault, les services de la C.U.D.L. ont commencé à aménager des passages protégés par

des feux tricolores. Le cycliste, désirant se diriger vers le centre-ville, attendra le feu vert pour traverser l'avenue. Dans le sens inverse, il devra faire de même.

Les deux-roues s'en allant vers l'avenue Mathias-Deobert quitteront également à cet endroit la piste cyclable et se couleront dans le flot de circulation. Dans l'autre sens, du boulevard Vauban vers le Pont Royal, les cyclistes devront s'engager dans une sorte de sas aménagé sur leur droite au bout du quai du Wault, et attendront le feu vert pour traverser la façade de l'Esplanade et rejoindre la piste cyclable.

Les «deux-roues» venant de Vieux-Lille par les rues du Magasin, du Lieutenant-Colonel et du Nord-Danais, pourront accéder directement à la piste cyclable en croisant le feu tricolore de circulation générale. Par contre, dans l'autre sens, ils devront mettre pied à terre et traverser par les passages «piétons».

Quant à ceux qui s'inscriraient de voir encore grignoter quelques arpentés d'espaces verts, peut-être seront-ils rassurés en apprenant que les services de la ville ont eux aussi dans leurs cartons tout un projet d'aménagement pour cet ensemble, un projet qui a dû être à plusieurs reprises modifié, ce secteur étant classé par les monuments historiques.

Les automobilistes, notamment les supporters du LOSC, apprendront par contre peut-être avec déplaisir que l'ensemble de ce mail qui court le long de la façade de l'Esplanade sera bientôt entièrement interdit au stationnement, y compris les soirs de match. Petite consolation pour les automobilistes, on aménage pour eux devant le square Daubenton une voie de retour vers l'Esplanade pour éviter à ceux désirant gagner le Vieux-Lille le passage par la rue Solferino.

Nos photos : — En haut à droite : l'une des deux pistes bétonnées qui courent sous les arbres de la façade de l'Esplanade. La seconde est aujourd'hui réalisée.

— Ci-contre à gauche : l'arrivée de la piste cyclable près du square Daubenton ; des feux tricolores vers le quai du Wault permettront la traversée de la façade de l'Esplanade par des passages spécialement aménagés ; on reconnaît le tracé sur l'îlot central récemment construit.



Une autre piste...

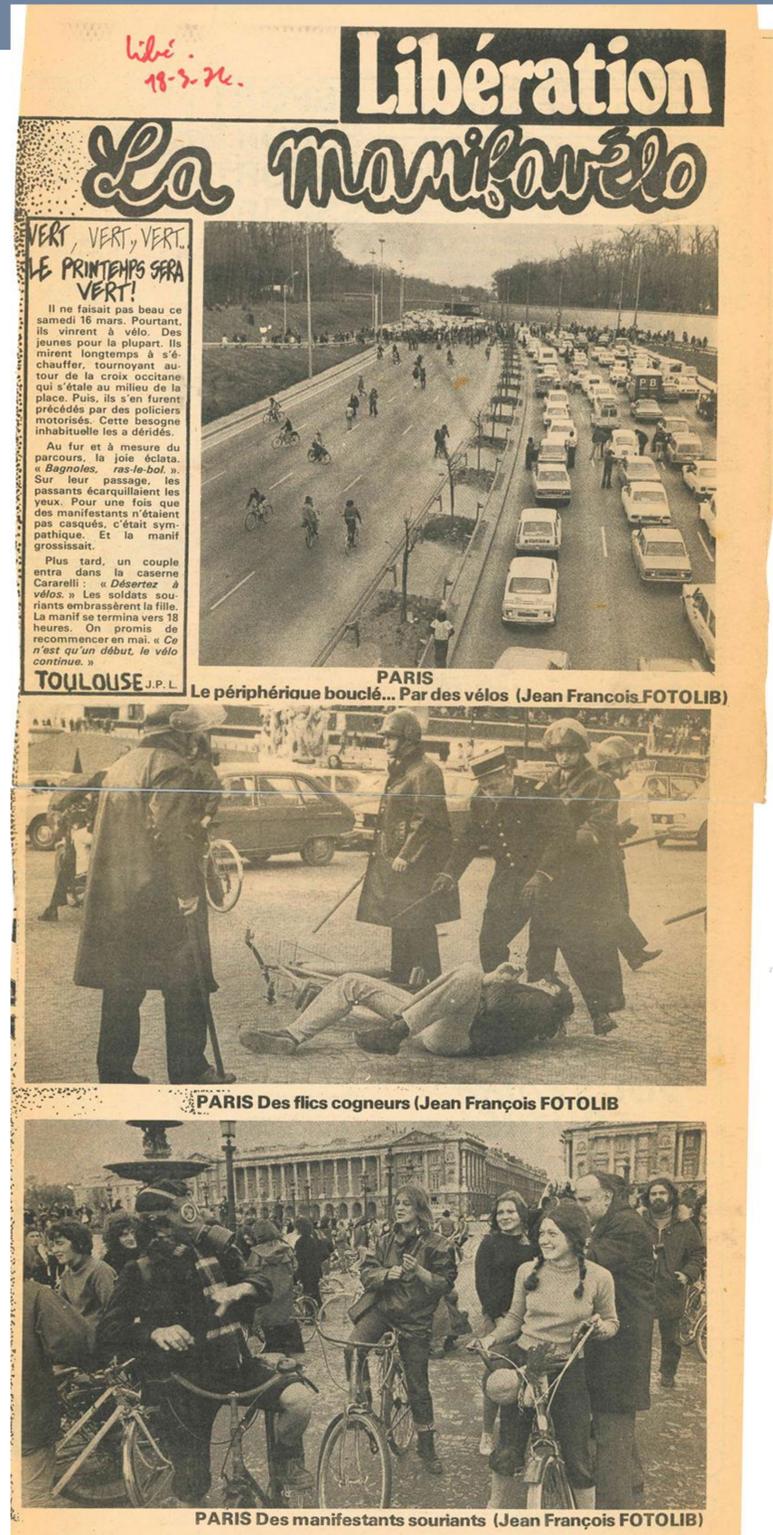
La réalisation d'une piste cyclable au nord de Lille s'imposait du fait du nombre de «deux-roues» pénétrant en ville à cet endroit et du flux incessant de circulation automobile. Il est un autre secteur illois où un tel aménagement était également le plus nécessaire : une des entrées «sud» de la ville. C'est, en effet, rue Armand-Carrel, que les comptages effectués il y a

quelques années révélaient le plus grand nombre de cyclistes... Les services de la C.U.D.L. y dessinent déjà les premiers tracés au sol de la future piste cyclable qui longera la rue Armand-Carrel (depuis le lycée Falcherbe) et la rue de Douai jusqu'à la rue de Trévis.

Pour faciliter cet aménagement, on a d'ores et

déjà interdit la circulation automobile rue de Trévis, dans le sens d'entrée dans Lille ; elle est déviée par le boulevard de Belfort et la rue Jean-Jaurès. Reste le problème du passage du périphérique. Les cyclistes se verront réserver le trottoir sur le pont qui enjambe le périphérique. On construira pour les piétons une passerelle en encorbellement.

... rue Armand-Carrel



Libération, manifestation du 16 mars 1974, journal du 18/03/1974

Suite au Choc pétrolier de 1974, la place de la voiture est fortement remise en question. Dans beaucoup de pays d'Europe (mais pas en France), certains dimanches sont décrétés interdits aux voitures. L'Etat français décide, en 1976, de financer à hauteur de 50 % toutes les infrastructures cyclables qui vont se construire en ville et à 85 % hors agglomération. Le réaménagement de la façade de l'Esplanade à Lille fait partie des projets subventionnés. Le Deuxième Choc pétrolier de 1979 interrompt tout financement, mais le projet de l'Esplanade ayant été validé avant, il peut en bénéficier. Au total, L'Etat aura dépensé 80 millions de francs pour les infrastructures cyclables.

... mais dominé par les véhicules à moteur



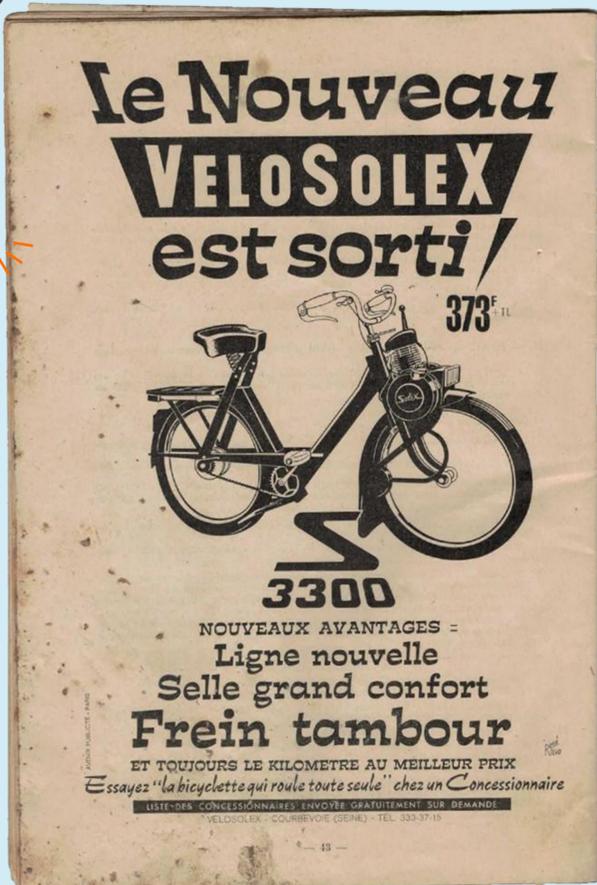
Vue aérienne des alentours de la Gare Lille Flandres en 1982 (source : Institut national de l'information géographique et forestière (IGN))



L'évolution de la place de la voiture au fil du temps

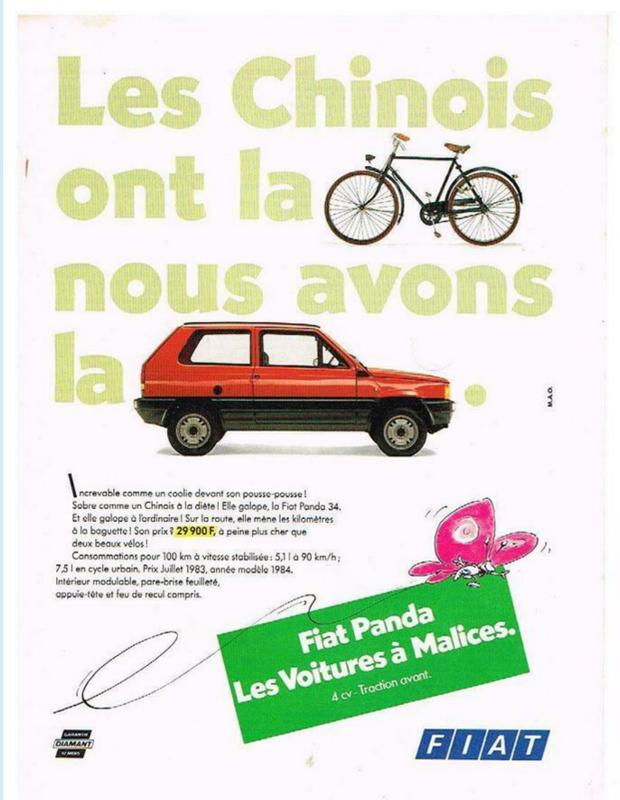
1982 : Omniprésence du stationnement en surface
2022 : constructions sur les anciens parkings de surface

Vue aérienne des alentours de la Gare Lille Flandres en 2022 (source : Géoportail)



Publicité pour le VéloSolex 3300 en 1964

En France, entre 1955 et 1975, il se vend plus d'un million de cyclomoteurs par an, contre 570 000 pour les voitures. De nombreux cyclistes et jeunes n'ayant pas les moyens de s'acheter une voiture sont tentés par le prix très abordable (373F de 1964 = 535€ de 2021) et par l'argument de « la bicyclette qui roule toute seule » de Solex. Cet engouement pour les cyclomoteurs entraîne en France une des plus fortes baisses de la part modale du vélo d'Europe.

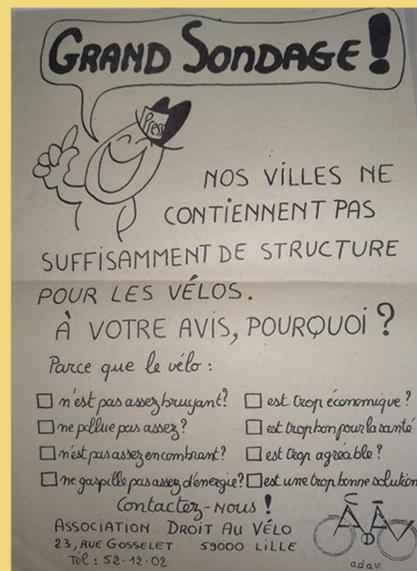


Publicité pour la Fiat Panda en 1984 (29 900F de 1984 = 8 872€ de 2021)

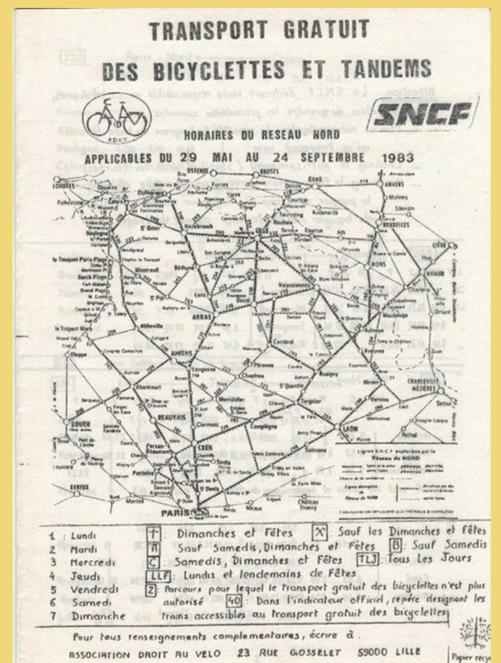
Des actions fortes pour se faire reconnaître



La Voix du Nord, Manifestation de l'ADAV lors de la course du Circuit des Boulevards, 2 mai 1982



Tract distribué par l'ADAV à partir d'octobre 1982, reprise d'un tract de l'association Lyon Vélo



Fiches horaires des trains régionaux autorisant le transport des vélos gratuitement, 1983



Stand de l'ADAV lors de la Braderie de Lille le 6 septembre 1982

Avec une reconnaissance rapide de la part des médias, mais aussi de la ville de Lille qui a réalisé une reconnaissance des aménagements cyclables en 1982 et acceptée un débat entre Gérard Thieffry (adjoint au maire chargé de l'urbanisme et de la circulation), l'ADAV, Droits du piéton et l'Union des Voyageurs du Nord en 1983. L'association pourtant forte de 120 adhérents en 1984 est progressivement mise en sommeil, avant de cesser toute activité après 1985. Sa place au sein de la MNE est malgré tout conservée.

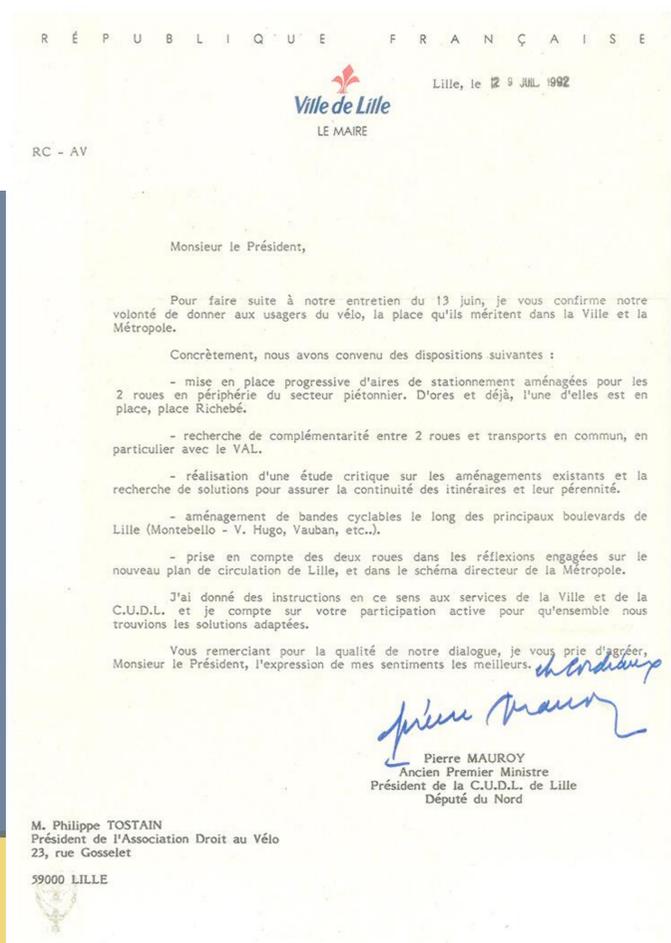
En février 1983, l'ADAV fait parvenir ses revendications à 56 communes du Nord-Pas-De-Calais à l'occasion des élections municipales qui se tiennent en mars. De nombreuses communes, même éloignées de la zone d'action de l'ADAV telles que Hazebrouck, Valenciennes ou Lens, répondent qu'elles prennent notes, et la plupart sont ouvertes à la discussion, certaines proposant même des projets concrets. La municipalité de Lille promet même d'autoriser l'utilisation des couloirs bus aux vélos et de mettre en place des contresens cyclables dans les sens uniques larges (promesses non tenues au court du troisième mandat de Pierre Mauroy de 1983 à 1989).



La Voix du Nord, 16/07/1982

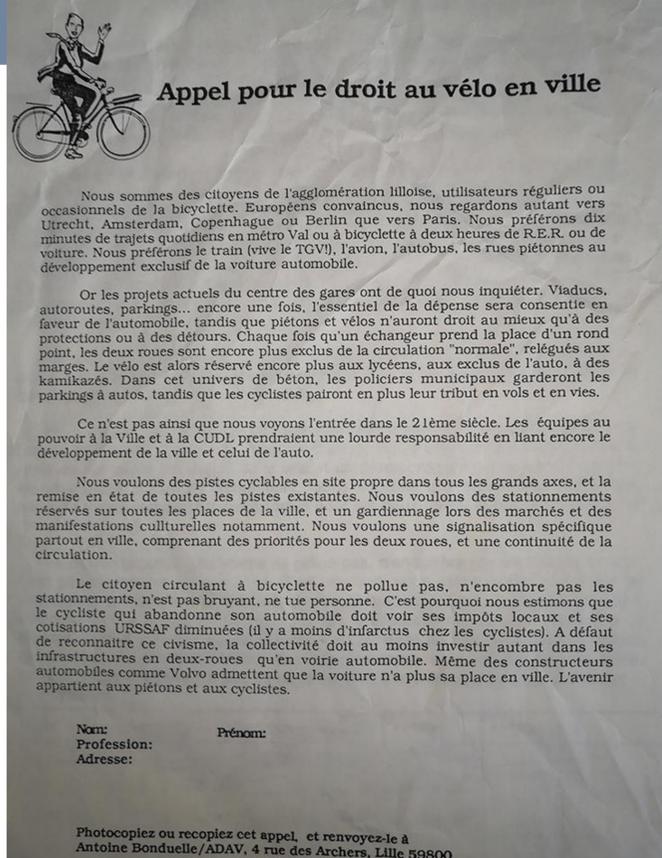
La renaissance de l'association

Après 5 ans d'inactivité, **Antoine Bonduelle**, ayant des amis au sein de la MNE, redécouvre l'ADAV et décide de **relancer l'association**. Son idée était de développer les idées écologistes via le développement du vélo en ville suite à la défaite des Verts aux élections municipales de 1989. Il est très vite rejoint par **Philippe Tostain**, et tous deux lancent «**L'appel pour le droit au vélo**». Un **nouveau logo est dessiné**, il symbolise le fait que tout le monde peut faire du vélo, et qu'il n'y a pas besoin de s'habiller comme un sportif de haut niveau pour ses déplacements quotidiens.



Lettre de Pierre Mauroy à Philippe Tostain, 29/07/1991

Mais c'est réellement lors de la **première vélo-fête** le 15 juin 1991 que l'association est définitivement considérée. **Plus de 200 cyclistes défilent** dans les rues de Lille, et Philippe Tostain, devenu président de l'association, remet à Pierre Bertrand, adjoint au maire de Lille chargé de la voirie et de la circulation, la liste des plus de 1000 signataires de «**L'appel pour le droit au vélo**». S'ensuit 2 réunions entre l'ADAV et P. Bertrand, qui n'amèneront que des promesses d'une plus grande prise en compte des cyclistes. En parallèle, Jacques Maerten lance le numéro pilote de l'Heurovélo, nom donné, entre autres, en écho au projet de construction du centre Lille Europe : Euralille.

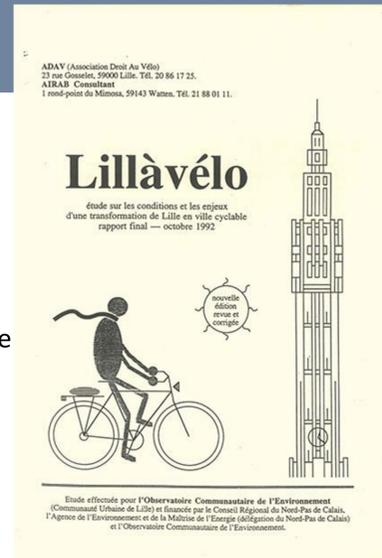


Original de l'Appel pour le droit au vélo en ville, 1990

L'ADAV se fait progressivement connaître, notamment grâce à la presse qui participe le 2 août 1990 à une **promenade dans Lille** pour faire prendre conscience de la difficulté pour les vélos de se déplacer : discontinuités, panneaux en plein milieu de la voie cyclable, bordures, attente aux feux derrière les voitures... L'association est invitée à tenir un stand lors du **premier Forum de la Sécurité routière** fin novembre 1991. Elle se fait remarquer auprès des institutions universitaires grâce à **Frédéric Héran**, *maitre de conférence en économie spécialisé dans l'urbanisme et les déplacements urbains*, à qui l'Observatoire Communautaire de l'Environnement commande une étude sur le vélo à Lille début 1991 : «**Lillàvélo**».



Première étude / commande publique à l'ADAV



L'Heurovélo
le journal dérailleur. N° 0

Activé par l'Association Droit au Vélo, voilà enfin le chaînon qui manquait au PAF (paysage automobile flamand). L'Heurovélo est braqué sur le vélo en ville, toujours d'actualité mais très sous-estimé.

Le temps paraît idéal pour lui rendre des couleurs. Le vélo peut apporter une alternative intéressante pour une ville au bord de la catastrophe : accès saturés, stationnement impossible, ambiance sale et méchamment bruyante.

Le vélo est un moyen pratique de se déplacer en ville. Réfléchir à un nouveau partage de la rue, proposer et réclamer des aménagements pour une plus grande sécurité, c'est tout votre journal dérailleur.

L'Heurovélo, journal dérailleur, est édité par l'Association Droit au Vélo (ADAV), 23 rue Gosselet, 59000 Lille.
N° 2086 17 25 ou MNE N° 2052 12 02.
Trimestriel, 5 F le n°, N° 0, Printemps 1991.

Première (à droite) et quatrième (à gauche) de couverture de l'Heurovélo numéro 0, mars 1991

Le vélo et le rail



Construction de la Gare Lille Europe, Archives INA, 22/05/1993



Marie-Christine Blandin est élue présidente de la région Nord-Pas-de-Calais lors des élections de 1992. Elle prend alors des **positions fortes en faveur des déplacements moins polluants** et autorise suite à des négociations avec l'ADAV le **transport gratuit des vélos dans les TER**.

Il s'agit là du 1er accord régional qui sera repris dans la plupart des régions françaises.

Elle annule aussi la construction d'une nouvelle autoroute, augmente les crédits alloués au transport fluvial, fait l'acquisition de 30 nouvelles rames de trains régionaux pour développer le transport ferroviaire.

Pour l'anecdote, quelques semaines après son élection, elle se rend à vélo à la **Très Grande Vélo-fête** organisée par l'ADAV afin de marquer son engagement en faveur de la bicyclette.

Malgré ces avancées, la CUDL reste catégorique : les vélos ne sont admis ni dans le métro ni dans le tram, malgré les demandes répétées de l'ADAV dès sa création de l'autoriser aux horaires de faible affluence afin d'améliorer l'intermodalité.



La Croix, article sur l'état du vélo à Lille, 30/05/1991



Affiche de 1993 qui annonce l'autorisation d'embarquer avec son vélo sur certaines lignes TER

1994-1996 : Une plus grande légitimité de l'ADAV

1994

A cause de la construction du Grand Palais dans le projet d'Euralille, la liaison entre Lille centre et Fives est coupée depuis décembre 1993. Les membres de l'ADAV se chargent alors eux-mêmes de réaliser des travaux en détruisant des bordures pour **permettre aux cyclistes d'accéder à la passerelle**, et en traçant des bandes blanches. Le 2 mars, une réunion entre la DDE*, Euralille, la CUDL** et l'ADAV se tient, durant laquelle la promesse de rétablir la liaison est prise malgré la réticence d'Euralille.



En début d'année, l'ADAV publie son **premier palmarès des institutions**. Le classement est effectué en fonction des aménagements réalisés et des refus reçus. Pour l'année 1993, **c'est la DDE du Nord qui obtient la première place**. Ce classement est très suivi par les institutions, qui s'empressent de promettre des aménagements si elles se retrouvent dans les dernières positions.

En janvier, le **Conseil Général du Nord décide d'un plan de développement du réseau cyclable** sur 5 ans :

- 90 millions de francs alloués
- La construction de 109 km de pistes et bandes cyclables
- Le réaménagement de 62 km
- La création de liaisons structurantes interurbaines
- Axes cyclables de liaison entre agglomérations et aires attractives
- Axes cyclables interdépartementaux et transfrontaliers

1995

1994. Action auprès du Conseil Général du Nord pour demander la réfection des pistes cyclables qui ont été les grandes oubliées de la rénovation du Grand Boulevard et allaient disparaître faute d'entretien.

Cette piste historique a été créée en 1909 grâce à l'action de l'association d'usagers de l'époque, le Nord Touriste.

Grâce à l'adhésion de l'association Nord Touriste à l'ADAV en 1990 du fait de son déclin depuis les années 1960, **Marc Lecluse, son président et Raymond Bodart, vice-président, deviennent les 1ers correspondants locaux de l'ADAV** à Roubaix et Tourcoing. En avril 1996, **Raymond Bordart** est invité à la commission de circulation de la ville de Roubaix, mais la mairie refuse la création d'un GTV malgré l'intérêt du maire pour développer le vélo. Il faut attendre février 1997 pour voir les premières discussions sérieuses débiter.

Après de longues discussions, la ville de Lille constitue le premier **Groupe Travail Vélo (GTV)** de la région, regroupant les élus, les services techniques de la ville et **l'ADAV en tant que représentante des usagers**.



AVEC L'ADAV, LE VELO FAIT ECOLE

L'ADAV démarre une "vélo-école" dont les objectifs sont les suivants :

- réapprendre à utiliser la bicyclette en milieu urbain pour pouvoir se déplacer en sécurité et utiliser les aménagements cyclables.
- informer sur les règles de sécurité
- trouver des itinéraires moins dangereux
- savoir entretenir son vélo
- savoir garer son vélo en luttant contre le vol
- veiller à la sécurité des piétons.

Cette vélo-école débutera officiellement le samedi 26 février 1994 à 10h30 à la MNE 23 rue Gosselet. Le cycle de formation dure normalement une demi-journée; il est facturé 100F à chaque cycliste.

Ce 26 février, cette formation sera ouverte prioritairement aux adhérents de l'association. Elle sera exceptionnellement gratuite pour nous permettre d'affiner le contenu et la forme des stages et pour former d'éventuels futurs formateurs.

Si vous êtes intéressé par ce stage, veuillez nous le faire savoir en téléphonant à l'association (20 86 17 25) ou en nous renvoyant le coupon ci-joint.

NOM:
Prénom:
Adresse:

participera à la formation du 26/2/94 en tant qu'observateur, en tant que futur formateur, pour tester les exercices (rayer les mentions inutiles)

26 février : lancement de la vélo-école de l'ADAV



1996

Lumière Essentiel... et réglementaire Etre vu à vélo !

Il suffit de faire un tour sur le garage à vélos d'un collège ou d'un lycée pour être édifié... et effrayé ! La plupart des bicyclettes qui sont en circulation ne sont pas pourvues d'éclairage, ou leur éclairage est défectueux.

Ce qui est déjà dangereux en période de beau temps est totalement suicidaire en période d'hiver. Départs dans le petit matin brumeux, pluies, brouillards... Les cyclistes sont la proie d'automobilistes dont, par ailleurs, les pare-brises ne sont pas toujours correctement désembués, déneigés ou dégivrés, et l'attitude pas toujours très civique.

Bref, il fallait faire quelque chose.

L'Association "Droit Au Vélo" (ADAV) ne se contente pas de faire pression pour obtenir des pistes cyclables. Elle vient d'éditer à l'intention des cyclistes de 7 à 77 ans une brochure intitulée "Etre vu à vélo".

Cette brochure très simple et très lisible donne quelques conseils clairement illustrés, sur la visibilité arrière, l'équipement du vélo, et les précautions à prendre en circulant en ville. Elle rappelle aussi

les nouvelles obligations légales. L'équipement d'éclairage est en effet rendu obligatoire, y compris sur les VTT, depuis le 1er octobre.

La brochure, inspirée d'une action conduite par une association de Strasbourg, sera diffusée à 15.000 exemplaires dans les établissements scolaires de la métropole. Une action soutenue par la Sécurité Routière, dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière.

Par ailleurs, huit professionnels du cycle ont accepté d'effectuer un contrôle technique gratuit du vélo et de faire une remise de 10% au minimum sur le matériel d'éclairage monté ou non monté. La liste de ces professionnels de Lille, Lambertsart, Marcq-en-Barroul, Lys-lez-Lannoy et Lomme est imprimée sur la brochure.

Philippe LAIDEBEUR
* Brochure disponible à l'ADAV, 23, rue Gosselet, 59000 Lille. Tél. 20.86.17.25.

** Il n'est pas interdit d'adhérer à l'association, pour le prix modique de 70 F, 30 F pour les chômeurs, 150F pour les couples, et 180F pour les cotisations de soutien.

Et que ça roule !

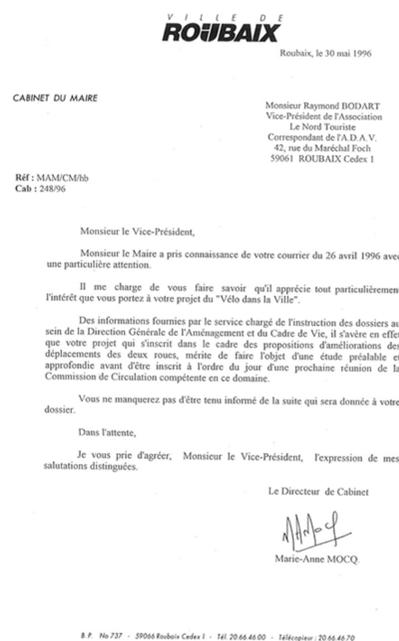
LA VOIX DU NORD
7-12-95



Au tout début de l'été 1996, la ville de Lille autorise les vélos à circuler dans les couloirs de bus. C'est également une mesure demandée par l'ADAV depuis sa création, mais l'association s'est vue enchaîner les refus, d'abord par la ville puis par Transpole qui estimait que les vélos ralentiraient les bus.

En décembre l'ADAV publie la **brochure « Etre vu à vélo »**, et débute ses opérations de sensibilisation à l'éclairage des vélos.

*Direction départementale de l'équipement
** Communauté urbaine de Lille



Les procès

L'Article 20 de la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, introduit une obligation de réaliser des aménagements cyclables à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des travaux de créations ou de réfections des voies urbaines, quelque soit la domanialité du réseau.

Dès sa mise en application l'ADAV attaque devant le tribunal administratif de Lille des décisions de LMCU pour lesquelles rien n'est prévu pour les vélos et où les aménagements seraient aisés à mettre en place. Ces 7 projets couvrent tout le territoire de la métropole.

Il faudra toute l'abnégation de Jean-Pierre Verhille pour mener à bout cette procédure qui d'appels en appels s'étalonnera sur 5 années.

La RN 41

- 17 juillet 1996 La Commission d'Enquête est favorable à la mise à 2x2 voies de la RN41, dans le but d'en améliorer la fluidité. Elle note l'impact négatif de l'augmentation du bruit et la possible coupure de liaisons piétonnes et cyclables sans que cela ne change son avis.
- 6 août 1997 L'ADAV dépose un recours contre la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) pour faire annuler la Déclaration d'Utilité Publique du 12 juin 1997.
- 1er juin 1999 La Commissaire du Gouvernement donne raison à l'ADAV au motif que seulement 2 lignes avaient été consacrées sur l'étude du franchissement par les piétons et les cyclistes.
- 24 juin 1999 Ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Lille qui ordonne une réouverture de l'instruction.
- 7 octobre 1999 L'ADAV est accusée de ne pas avoir prouvé que des piétons traversaient l'axe, pour Jean-Pierre Verhille, cela montre l'absurdité du tribunal qui lui demande de prouver que des gens se déplacent encore à pied. Verhille dénonce le refus d'installer des passerelles, alors que cela ne prendrait que 1% du budget des travaux.
- 10 novembre 1999 Le Tribunal Administratif de Lille rejette la requête de l'ADAV, s'appuyant notamment sur l'avis favorable de la Commission d'Enquête, sur une étude qui a estimé que la liaison piétonne le long de l'axe ne répondait à aucun besoin et sur le fait que les arguments de l'ADAV ne permettent pas de remettre en cause la Déclaration d'Utilité Publique.
- 13 décembre 1999 L'ADAV fait appel auprès du Tribunal Administratif de Douai.
- 12 juin 2001 Rejet de l'appel de l'ADAV. Le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement se base sur une étude d'impact qui montre que des aménagements de traversées sont inutiles au vu du nombre trop peu élevé de piétons et de cyclistes, et arguant qu'une piste cyclable est prévue en parallèle de la RN41.

L'action de l'ADAV a toutefois permis des améliorations : franchissements souterrains à Fournes-en-Weppes et Herlies, accès à l'échangeur d'Hallennes, aménagement cyclable sous l'échangeur de Wavrin / Beaucamps-Ligny

7 projets de LMCU

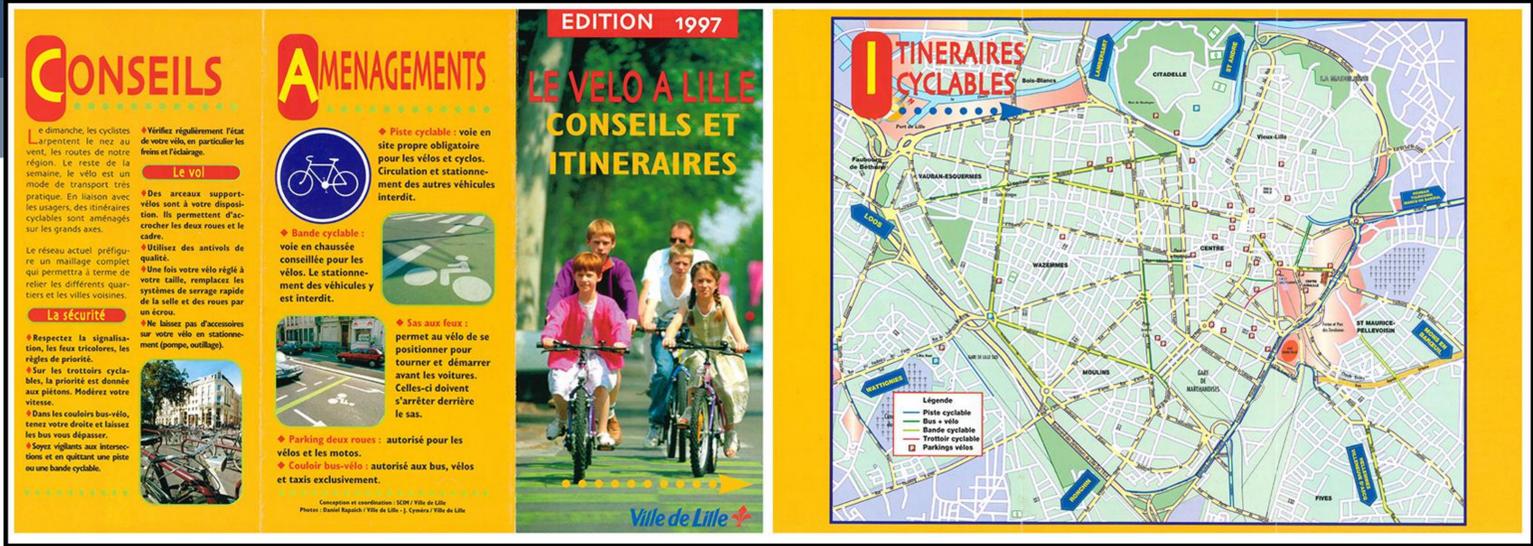
- Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) décide du réaménagement de la rue du Ballon et des abords de la station de métro Porte de Douai de Lille, de la rue Max Dormoy à Houplin Ancoise, de la place Jules Guesde d'Armentières et de la rue de Lille à Quesnoy-sur-Deûle. **10 avril 1998**
- L'ADAV demande au Tribunal de Lille l'annulation de toutes les décisions de réaménagement du 10 avril 1998, ainsi que les projets de la RN41 à La Bassée et de la RD941 à Haubourdin. **10 juin 1998**
- Lors de l'audience, l'ADAV argumente en recensant les piétons et cyclistes décédés à proximité des zones de réaménagement, demandant une prise en compte de ceux-ci dans les travaux. L'ADAV avance également que la LMCU n'est pas compétente pour s'occuper des voies départementales et communales. Elle rappelle enfin que le Tribunal a annulé le projet de contournement de Lille Sud au motif que le tracé détruisait des champs captant. **4 décembre 2001**
- Le Tribunal annule les travaux sur la RN41 à La Bassée et sur la RD941 à Haubourdin, au motif que la LMCU n'est pas compétente pour prendre des décisions sur ces axes. Tous les autres projets sont maintenus, car LMCU peut intervenir sur les communes qui la composent, et l'ADAV n'a pas prouvé que LMCU a porté atteinte à la sécurité des usagers. **18 décembre 2001**
- Après appel de l'ADAV, la Cour d'Appel Administrative de Douai donne raison à l'ADAV et reconnaît le bien-fondé de ses recours. Ce jugement fait aujourd'hui jurisprudence. **17 décembre 2003.**
- 

Enseignements

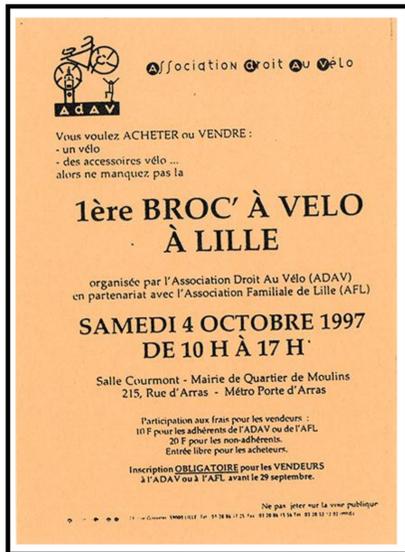
Les procès engagés par l'ADAV permettront une reconnaissance de l'ADAV par les collectivités mais lui demanderont aussi beaucoup d'énergie. Après de nombreux échanges avec les élus de LMCU,

nous convenons ensemble, qu'il serait à l'avenir plus productif de travailler de manière partenariale plutôt que de s'affronter par tribunal interposé. Lors de l'Assemblée Générale du 25 janvier 2003, il est demandé aux adhérents de se prononcer sur l'orientation de l'association et à la question : "Êtes-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 5 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 est aussi le constat de l'efficacité des instances de concertation régulières de types Groupe Travail Vélo pour obtenir des aménagements cyclables correspondants à nos attentes. Les négociations entamées avec LMCU aboutiront à la signature d'une première convention de partenariat en 2003 alors même que les procédures juridiques restent en cours.

1997-1998



Première carte des aménagements cyclables de Lille publiée par la ville durant l'été 1997



Premier contresens cyclable, rue du Molinel, Lille, novembre 1997



Réfection de la piste du Grand Boulevard par le CD 59 en 1997



Première bande cyclable rue Faidherbe, Lille, décembre 1997

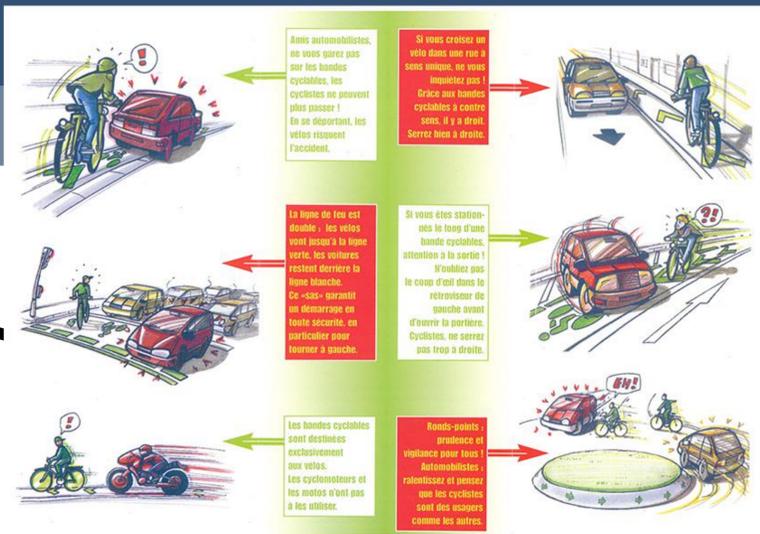


7 et 8 mars 1998, accueil de l'Assemblée Générale de la FUBicy à Lille pendant laquelle le CADR 67 (asso d'usagers à Strasbourg) présente son fonctionnement avec une équipe salariée dont l'ADAV décide de s'inspirer pour accroître sa crédibilité. L'ADAV adhère aussi à l'AF3V qui vient de se créer et en devient la délégation Régionale. Présence des élus de la ville de Lille, du département et de la région Nord-Pas-de-Calais



Manifest'ation montrant la taille que prend la voiture par rapport à un vélo, 25 mai 1998

Actions ADAV



Fiche « Autos-Vélos : Cohabitions » publiée par l'ADAV au début de l'année 1999 dans le cadre du Plan départemental d'action et de sécurité routière de la Préfecture de Nord

En juin 1999, l'ADAV commence les comptages des passages des vélos tous les 3e mercredi du mois, de 17h à 19h, à l'angle du Boulevard de la Liberté et de la Rue Nationale. Les premiers résultats paraissent en décembre de la même année : 38 cyclistes par heure sur le Bd de la Liberté, 73/h sur la Rue Nationale, soit respectivement 2 et 5% du trafic.



Manifest'ation le 8 décembre 1999, visant à montrer que le vélo ne prend pas beaucoup de place dans le métro grâce à des cartons sur lesquels étaient dessinés des vélos

1999, l'ADAV sollicite la Région et l'Etat pour qu'un schéma de Véloroute voie verte (VVV) soit inscrit dans les contrats de plan Etat-Région. Cette proposition constituera la base du Schéma VVV de la Région Nord-Pas-Calais.

2000. LMCU - Plan de déplacement urbain. L'ADAV s'investit pleinement dans la concertation pour son élaboration



Manifest'ation en janvier 2001 à Moulins pour le passage de certaines rues en zone 30, création d'un très gros dos d'âne en bois pour forcer les automobilistes à ralentir et qui permet de créer un passage piéton



Exposition de l'ADAV à partir du 16 janvier 2001 intitulée « Cité Mobile, vélocité », composée de 7 panneaux qui résument les arguments favorables au développement du vélo en ville et donnent des conseils pour circuler au quotidien à vélo

2001-2003. Etude sur le stationnement sous la direction de F. Héran qui débouchera sur le Guide du Stationnement des vélos qui fait toujours référence



Carte du tracé de « Natur'à vélo », balade de 15km organisée par l'ADAV à partir d'avril 2001 dans le but de faire découvrir les espaces verts de Lille



Pour sa 4ème édition des « Dossiers du vélo urbain » (septembre 2001), la FUB a fait appel à l'ADAV pour rédiger le guide « Le vélo et l'enfant » qui explique comment apprendre à faire du vélo et comment circuler en sécurité



Actions institutions

En début d'année 2000, le Plan de Déplacement Urbain de la métropole de Lille est adopté, après 4 ans de discussions et d'écriture. Il conditionne tous les aménagements pour les 10 années à venir, avec une volonté de multiplier les infrastructures cyclables pour arriver à 4% de part modale du vélo en 2015.



Le 1er janvier 1999, le Code de la Route est modifié pour ajouter de nouvelles réglementations : les sas vélos aux feux sont intégrés au code, les rues piétonnes sont autorisées aux cycles, ces derniers doivent désormais posséder des équipements réfléchissants, et les pistes et bandes cyclables deviennent interdites aux cyclomoteurs

22 septembre 1999 : 1ère participation de Lille à l'opération « Journée sans ma voiture », tout le centre-ville est interdit aux voitures. L'ADAV s'associe avec la Sécurité Routière et organise des balades et des cours de maniabilité. L'association réalise aussi un comptage : +200% de cyclistes Rue Nationale et +66% sur le Boulevard de la Liberté. L'opération s'est révélée très positive, et la ville souhaite réitérer les années suivantes.

En mars 2001, le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais annonce avoir mis en place le Comité de Pilotage Véloroutes-Voies Vertes, co-présidé par Dominique Plancke président de la Commission Transports et Infrastructures et par Bernard Brillet, Directeur Régional de l'Environnement. Ce Comité est chargé d'étudier les itinéraires des 3V et d'organiser des concertations entre les acteurs concernés par ces itinéraires



Les 11 et 12 septembre 2000 se tient le Colloque des Voies Vertes et Véloroutes (3V) au Nouveau Siècle à Lille, organisée par la Direction Régionale de l'Environnement. Il regroupe les principaux acteurs institutionnels et associatifs autour de la création et de la promotion des 3V en France. L'ADAV est partenaire.

Du 23 au 25 septembre 2001, LMCU, suite à une demande de l'ADAV, teste la complémentarité entre le tramway et le vélo. Les voyageurs sont majoritairement favorables à cette expérimentation, et la ville de Lille et sa métropole sont satisfaits après les 3 jours, et l'expérience est retenue entre le 25 janvier et le 30 juin 2003 avant pérennisation.

Décembre 2003 : Inauguration de la nouvelle rue Faidherbe à Lille qui relie la gare et l'Opéra, le stationnement des véhicules a été supprimé, réduction de la chaussée à 2x1 voies, les trottoirs ont été élargis, et la rue peut facilement être fermée à la circulation automobile pour les événements

Après 2 manifest'actions de l'ADAV en novembre 1998 et décembre 2000, et 4 ans de concertation avec la ville, une partie de la rue Solferino à Lille (à l'époque en sens unique en direction de la Citadelle) est équipée en mars 2002 d'un contresens cyclable situé entre le trottoir et la file de stationnement, le nombre de voies est également réduit à 2

manifest'ation

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

Ces deux ponts enjambent la Deûle entre Lille et Lambersart ; l'action s'est déroulée dans un esprit festif, sous une petite pluie fine et un vent d'Ouest qui apportait l'odeur fraîche de la mer (si, si). Nos protestataires qui venaient de Lille, Lambersart et du reste de la métropole ont tracé sur les deux ponts une bande cyclable continue à la chaux.

Une petite machine composée d'un réservoir déversant un fillet de chaux par un "tutch" sur un rouleau de peinture marqua le sol. Le tout posé sur deux roues et tiré à la main traçait sur la chaussée une ligne droite continue à 1,50 m du trottoir démontrant ainsi que, si peu de moyens suffisent, c'est surtout la motivation et la volonté qui sont utiles pour créer un plan cyclable grandeur nature. Bien sûr, l'opération est éphémère, l'objectif est surtout d'attirer l'attention sur un lieu dangereux entre Lille et Lambersart, d'exprimer que des points noirs comme celui-ci sont des freins à l'usage du vélo au quotidien. Ce sont des endroits comme celui-ci, parce qu'ils ne proposent aucune sécurité, parce que les cyclistes y sont doublés de trop près, à trop vive allure qu'il est urgent de traiter. Ce n'est pas Léo Lagrange qui démontrerait !

Philippe Deloux

2003, Lille, fermeture à la circulation de Léon Jouhaux

Les bandes cyclables tracées par l'ADAV le 26 janvier 2002 ont été pérennisées sur le pont Léon Jouhaux en mars de la même année, puis sur le pont Léo Lagrange peu de temps après, ce qui était d'ailleurs déjà prévu avant la manifest'ation de l'ADAV

L'heure du vélo
N°42

Journée sans voiture
Lun 22 septembre
Rendez-vous place de la République 18 h

Lille à vélo : enfin!

Rue Léon Jouhaux : Lille-plage toute l'année

L'air du temps...

Quand nous finons dans les journaux que le cancéral a causé 15000 morts, un premier spontanément que ces morts sont uniquement dus à la chaux. D'abord, il semble évident que ces températures excessives sont au moins pour partie liées à l'effet de serre, mais il faudrait également impacter certains de ces décès (mais comment?) à la pollution atmosphérique - cause certes par la circulation automobile.

Cependant, que ceux qui nous attendent à l'heure de la circulation automobile en ville à Lille, si les chiffres étaient par trop importants, il leur faudrait prendre de vitesse mesures et assurer de vitesse responsabilité et nous se tourner vers le soleil ou invoquer la fatalité. Les Maires d'opposition qui ont accusé le gouvernement de n'avoir pas fait suffisamment vite au problème ont...

Le plan public de transport de la métropole de Lille a été adopté par le conseil régional de Lille. Ce plan prévoit de limiter l'utilisation de leur voiture. Il semble tout compréhensible que le vote antagoniste pour la majorité de la population et pour l'ensemble des élus de la cause des morts imputables à la pollution est...



2003-2007

L'ADAV et la ville de Lille signent une convention pour 3 ans, ce qui officialise la première coopération entre l'association et une institution. L'ADAV conseille la ville et est force de proposition sur tous les projets d'aménagements urbains



Journée nationale des Véloroutes et Voies Vertes
Création du site droitauvelo.org

Début 2003 | Une seconde convention est conclue dans la foulée avec LMCU | 7 février 2004 | convention avec la ville de Tourcoing | Été 2004 | 25 septembre 2004



21 novembre 2003



Printemps 2004

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

L'Association s'engage à :

- Participer régulièrement aux réunions de concertation sur le développement 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 de ses membres en matière d'aménagements en faveur du vélo,
 - faire un premier tri, et si Lille Métropole est concernée, bien identifier le problème qui se pose et suggérer des propositions d'aménagement en effectuant si nécessaire une visite sur le terrain,
 - opérer un regroupement par secteur géographique des fiches, commune ou quartier d'une commune par exemple,
 - transmettre les fiches selon une périodicité définie (bimestrielle par ex.) à Monsieur le Vice Président en charge de la Voirie et Signalisation ainsi qu'à Monsieur le Maire de la commune concernée.
- Contribuer à la promotion de l'usage du vélo dans la métropole lilloise
- par la diffusion auprès de ses membres et sympathisants d'un journal d'informations,
- par la participation à des manifestations organisées à son initiative ou à l'initiative d'autres partenaires,
- par tous les moyens qui lui paraîtront adaptés au but poursuivi.

Lille Métropole Communauté Urbaine s'engage à :

- Considérer l'Association 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 en contrepartie des actions qu'elle mène pour développer l'usage du vélo dans la métropole.

Convention ADAV - LMCU | Page n°3 | Le 13/02/03

Accueil du 16ème congrès des villes cyclables par la Ville de Lille. L'ADAV est sollicité pour sa co-organisation. Présentation des premiers quartiers où les doubles-sens cyclables sont généralisés fruits du travail partenarial entre l'ADAV, LMCU et les villes de Lille et de Tourcoing.



Publication de la fiche « Le bon sens des contresens » par l'ADAV à 50 000 exemplaires. La FUB l'a rachetée pour en faire une diffusion nationale.

L'ADAV remet « 79 propositions pour un réseau cyclable cohérent et attractif » à la ville de Lille

28 janvier 2005



Destruction des derniers autoponts de la métropole, à La Madeleine

2005

5 juin 2006

Création de l'Antenne d'Arras, et publication des Fiches 3 et 4

2006

L'ADAV organise un premier vélobus scolaire

septembre 2007

23 février 2005, Michel Anceau, salarié depuis fin 1998, devient directeur de l'ADAV.

Septembre 2005 | 24 octobre 2005 | Convention entre l'ADAV et le Conseil Général du Nord

Étude 100 km PDU qui permet d'identifier les besoins de liaisons prioritaires du premier schéma directeur cyclable annexé au PDU de LMCU. Cette étude est co-construite par l'ADAV.

Création du service SOS vélo, l'ADAV prête à des magasins une pompe et du petit matériel de réparation que les cyclistes peuvent utiliser librement

Pour ses 25 ans, l'ADAV a dépassé cette année les 1000 adhérents

► Les personnes handicapées goûtent à la petite reine



Trois vélos spécialement conçus pour se fixer à l'arrière d'un fauteuil roulant étaient présentés hier par l'association Droit au vélo (Adav). Plusieurs modèles seront prochainement mis à disposition gratuite à Lille par Ch'i vélos.

La Grand' Place est piétonnisée tout l'été. Si les commerçants se plaignent d'une baisse de fréquentation, les touristes et les lillois sont au contraire très satisfaits et apprécient le calme des terrasses. Devant la réussite, la place est à nouveau piétonnisée en décembre pour y installer le marché de Noël

Élaboration d'un schéma directeur des véloroutes voies vertes dans la LMCU, 225km pour la métropole dont 100 à aménager, subventions régionales à hauteur de 40% et 125 000 € HT/km

2008-2012

2008

21 mai : inauguration de l'Espace Info Déplacements, service indépendant animé par l'ADAV. L'association avait déjà pour projet en 2007 de créer un lieu d'information sur les modes de déplacements doux, et grâce à un financement de l'ADEME et de la région NPDC, l'ADAV a pu mener à bien son projet

Septembre : Création d'un atelier d'aide à la réparation et à l'entretien avec 2 créneaux par mois, partenariat en 2009 avec le Foyer des Jeunes Travailleurs qui permet d'assurer l'un des 2 créneaux. En 2011, un nouveau local est inauguré et l'atelier passe à 5 créneaux par mois. Il prendra ensuite son indépendance sous le nom des Jantes du Nord.

10 octobre : autorisation de prendre le tram avec son vélo à Valenciennes

9 février : célébration du 100e contresens cyclable de LMCU dans une rue de Lomme

2009

accueil de l'AG de la FUB

Janvier : reprise des opérations éclairage



20 mars : Mise en zone 30 du centre ville d'Arras et généralisation des contresens cyclables dans ces rues

création de l'antenne de Lens et partenariat avec la Communauté urbaine de Dunkerque

15 septembre : inauguration du V'Lille, 80 stations sont déjà prêtes à l'emploi, 130 stations supplémentaires sont installées en 1 an pour un total de 210 stations et 2000 vélos en libre service (VLS), 3000 vélos longue durée (VLD) sont proposés en plus



2010

2011

2012

15-16 octobre 2009 : **Etats Généraux du vélo sur LMCU, co-construit avec l'ADAV.** Ils permettent une vision unifiée du réseau cyclable (rural/urbain) et une hiérarchisation des aménagements (réseau principal ou secondaire). Les élus et techniciens de la métropole ont bénéficié d'une visite de Courtrai pour découvrir les aménagements cyclables flamands

création de l'antenne de Dunkerque, partenariat avec le Département du Pas de Calais et la Communauté Urbaine d'Arras

1er juillet : La Grand'Place de Lille est mise en zone de rencontre, mais de nombreuses voitures continuent de rouler à 50km/h au milieu des piétons ce qui entraîne de nombreux accidents. Après 1 an néanmoins la circulation a radicalement baissé

Le Pôle info déplacements devient le Centre de Ressources sur l'Ecomobilité (CREM), et devient un organisme dirigé par l'ADAV à l'échelle régionale

2013-2021

Lancement de la nouvelle vélo-école de l'ADAV avec 4 programmes : remise en selle pour réapprendre à rouler en ville ; coaching vélo qui met en relation un cycliste confirmé avec un débutant ; cours de maniabilité à l'école primaire avec déjà 2 écoles de Villeneuve-d'Ascq qui participent ; et la vélo-école pour les adultes ne sachant pas faire de vélo

21 novembre : Signature du Plan Vélo régional. Il a pour but de relier les différentes véloroutes par des voies vertes, de favoriser l'intermodalité vélo + TER en installant des abris vélos à chaque gare, d'encourager les déplacements des lycéens à vélo, et a un objectif très ambitieux : en 2020, 70% des déplacements de moins de 5km doivent être fait à pied ou à vélo

2013-2014. Etude « Métropole cyclable » co-construite avec l'ADAV pour prioriser les besoins et consolider le schéma cyclable. Cette étude pointe notamment l'importance de se doter d'un budget pluriannuel pour permettre la levée des points durs identifiés.

Janvier : Yannick Paillard devient président de l'ADAV

Septembre : Instauration du Plan de Déplacements lillois. Boulevard de la Liberté : 1 voie de bus + vélos de chaque côté. Rue Faidherbe : passe en sens unique vers la gare. Avenue Willy Brandt : piétonnisation de l'espace entre les 2 gares

18 mars : Assemblée Générale Extraordinaire de l'ADAV. Dans son nouveau statut, **l'association défend maintenant toutes les mobilités douces, et notamment la marche.** Droit Au Vélo commence également à entrer en contact avec des associations des Hauts-de-France pour tenter de créer une action commune. Elle souhaite également se rapprocher des associations représentant les Personnes à Mobilité Réduite pour les intégrer dans les décisions d'infrastructures

Mai : Parution du premier baromètre des villes cyclables de la FUB. 23 communes sont notées pour les Hauts-de-France et une seule atteint la note de « plutôt favorable » : Neufchâtel-Hardelot. Lille obtient la note de « moyen »

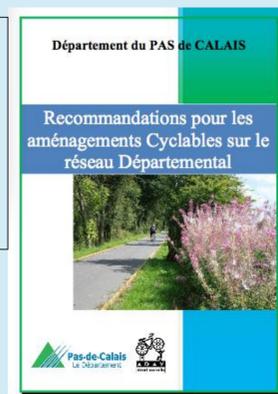
Janvier : première vélorue à Lille, Rues Cabanis et La Phalecque à Fives

Adoption d'un budget de 100 millions d'euros par la MEL pour réaliser les aménagements du schéma directeur cyclable

Septembre : ADAV et Busabiclou s'associent pour monter un projet d'une filière régionale de reconditionnement de vélos : « Recycle-moi »

2013

2010-2013 : réalisation de guides techniques des aménagements cyclables avec la MEL et le CD 62. Illustration avec celui du CD 62



Septembre : Instauration en 2012 après un décret de 2010, les M12 (cédez-le-passage pour cyclistes) arrivent progressivement à Lille

2014

Septembre : Mise en place de l'indemnité kilométrique vélo, les entreprises peuvent verser une indemnité de 0,25€/km aux employés venus à vélo

2016

30 mai au 3 juin : Première édition du Challenge de l'Ecomobilité Scolaire par le CREM. Les élèves des écoles du Nord-Pas-de-Calais (12 classes de CM2 pour cette première) sont invités à se rendre à l'école à vélo, et les professeurs sensibilisent les enfants aux modes de déplacement doux

22 septembre : La Mel annonce un budget de 30 millions d'euros sur 4 ans pour réaliser un réseau d'itinéraires cyclables entre les communes et résorber une cinquantaine de points durs identifiés par l'ADAV

2017



2018

Avril : Opération « Arrêtez les bêtises » . Sensibilisation aux sas vélos en distribuant des bêtises de Cambrai dans plusieurs villes du NPDC. 10 à 20% des personnes avec qui l'ADAV a pu discuter ne connaissaient pas l'existence de cet aménagement

Présentation du schéma directeur cyclable du Nord co-construit avec l'ADAV

2019

Avril : Inauguration du réseau Points-Nœuds du Nord, le premier de France. Il est relié à celui de la Belgique pour former un réseau unifié entre les 2 pays

2020

En concertation avec l'ADAV, déploiement puis pérennisation de plus de 30 km de coronapistes sur la MEL. L'ADAV obtient également des aménagements à Arras et Saint-Omer.

Novembre : Lille inaugure 2 rues scolaires, devant les écoles Desbordes-Valmore, Jean Jaurès et Michelet. Cet aménagement existe depuis les années 1970 aux Pays-Bas, et a été instauré en premier dans la région par Dunkerque en 2005

2021

L'ADAV aujourd'hui

et en 2022

2020-2022. Révision du schéma directeur cyclable, en étroite collaboration avec l'ADAV, qui constituera l'action 35 du plan de mobilité de la MEL et qui vise à multiplier par 4 la pratique cyclable sur la métropole.

2022 Livret sur le partage de la rue.



Le CREM : Centre de ressources en écomobilité

Depuis 2012, le CREM a pour mission de :

- Favoriser le développement des modes actifs pour les trajets quotidiens et les loisirs
- Augmenter le recours à l'intermodalité et aux transports en commun
- Apaiser le trafic au profit des piétons et des cyclistes
- Inciter à un usage plus rationnel de la voiture (autopartage, covoiturage, éco-conduite)
- Encourager l'écomobilité scolaire
- Accompagner le déploiement des plans de déplacement des établissements scolaires (PDES)



L'ADAV, c'est ...

Près de 3 000 adhérents

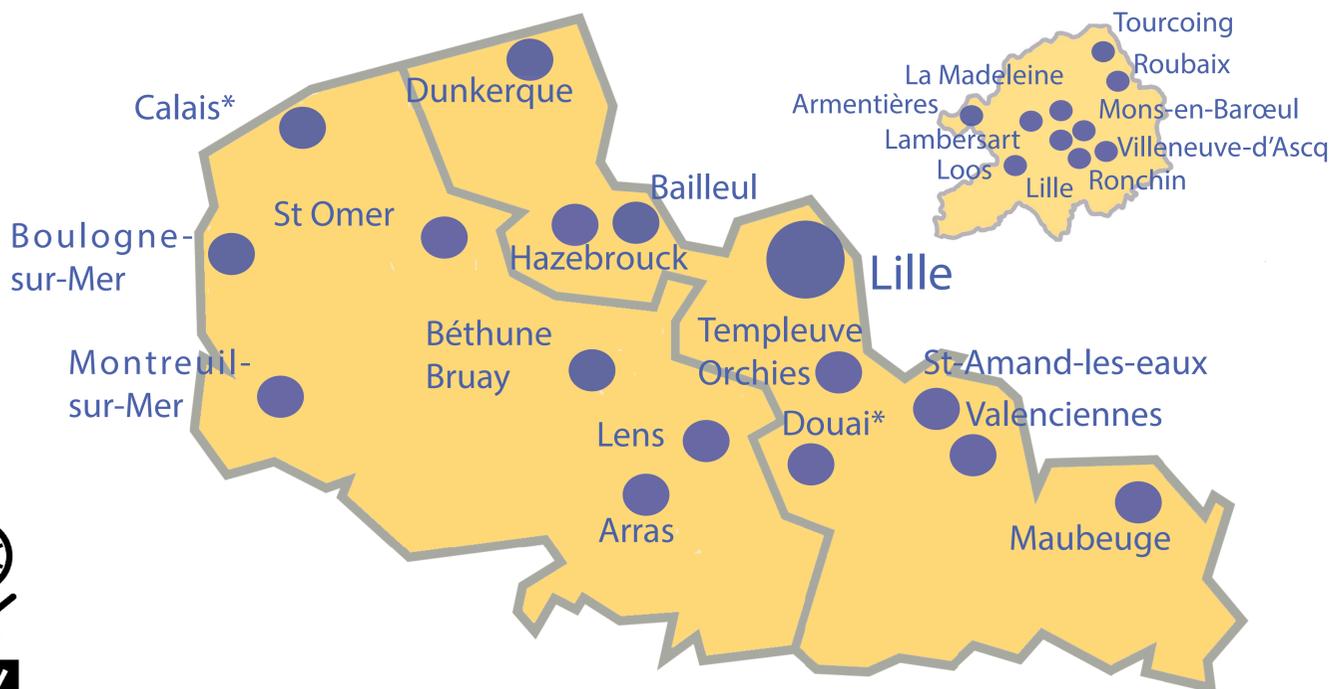
Plus d'une centaine de bénévoles actifs

Une soixantaine de correspondants locaux répartis sur le territoire du Nord et du Pas-de-Calais

Des conventions de partenariat avec différentes collectivités depuis 2003

Une équipe de 9 salariés

Nos principales implantations



* Droit d'Vélo Douaisis, Partageons la rue Calais et Opale Vélo Service associations amies

Nos partenaires en 2023

