



Journal d'entraîneur

L'heure du vélo

Janvier 2015 n°77

ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE
À LILLE
LE 21 MARS

www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org

ÉDITORIAL P2

DOSSIER P2-7

Véloroutes et voies vertes

LITTÉRATURE P8

Un éditeur sur deux roues

Vélosophie

OPINION P9

ACTIONS P10-12

Stationnement

Prix de la Fondation Norauto

Comptage de cyclistes

Val'Roq

Le procès

Le rond-point de Béthune

L'antenne de Saint-Omer

L'ADAV Y ÉTAIT P13

dans les antennes

dans les institutions

Les vélocistes partenaires

AGENDA P20

COMMUNICATION P20

JE SUIS CHARLIE



• Dossier

• Véloroutes

• Voies Vertes

Heureuse année à tous !

Tout d'abord, je tiens à vous féliciter et à vous remercier d'être toujours aussi nombreuses/ nombreux à adhérer à l'association Droit au vélo. Nous avons passé le cap des 2 000 adhérents en cette fin d'année 2014. Je souhaite à chacune et à chacun de bénéficier des améliorations qui facilitent notre quotidien de cyclistes urbains : plus nous serons nombreux et mieux nous serons reconnus.

Fin 2014, quelques sondages ont été publiés. Selon *Le Figaro*, tous les cyclistes avouent commettre des infractions au code de la route, certains seraient même hospitalisés suite à des accidents graves. Le sondage ne fait pas écho de la lutte des cyclistes pour faciliter le partage de la voirie et ne met pas en cause le comportement dangereux des automobilistes : dépassement un peu « serré », stationnement sur les bandes cyclables, portières qui s'ouvrent sans prévenir... Plus grave, seul un cycliste sur quatre est pour le port du casque en ville. Enfin, le sondage ne s'avance pas sur le port du casque pour piétons et automobilistes...

Les cyclistes nordistes sont toutefois en bonne place pour leur non prise de risque ! Pendant ce temps, à Strasbourg est testé le principe des PV minorés. Ce dernier se veut mieux adapté au non respect du code par les cyclistes. Le CNRS préconise la généralisation de ces PV au territoire national. Les cyclistes urbains souhaitent la



reconnaissance de leur mode de déplacement et des aménagements favorisant l'usage du vélo en toute sécurité.

En 2014, le contexte de la crise financière n'a pas été favorable au renouvellement des subventions. De plus, la période des élections municipales et communautaires, suivie de l'installation de nouveaux élus et de la composition de nouveaux conseils ont été un frein au travail poursuivi, qui vise la continuité chère aux cyclistes urbains. Toutefois l'ADAV continuera à vous proposer de manière associative les vélo-école enfants, vélo-école adultes; les balades, l'atelier d'aide à la réparation, les soirées d'info sur l'éclairage, le marquage, les actions de revendications contre le stationnement sur voies cyclables...

Dans la région, de nouvelles antennes de Droit au vélo voient le jour, de Boulogne-sur-Mer à Maubeuge en passant par Saint-Omer : souhaitons-leur une vie associative riche, pleine de succès facilitant la pratique de la bicyclette...

Que votre vélo soit un plaisir en cette année nouvelle.

Philippe Delrue, président

DOSSIER VÉLOROUTES ET VOIES VERTES

Les Véloroutes et Voies Vertes (VVV) en région

Droit au vélo – ADAV est depuis 1998 la délégation régionale de l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V). À ce titre, elle a sollicité, dès 1999, la Région et les services régionaux de l'État pour inscrire dans le contrat de plan État-Région le schéma national des véloroutes et voies vertes adopté en 1998 par l'État.

Nous avons alors rencontré les élus régionaux pour leur proposer la trame du schéma régional que nous connaissons aujourd'hui. Le programme de VVV est inscrit au contrat de plan État-Région 2000-2006 pour réaliser les études d'itinéraires. À partir de 2005 la Région décidera de subventionner les études ou travaux de VVV. Agglomérations et départements peuvent ainsi bénéficier d'une aide à hauteur de 40 % du montant HT (y compris les relais-vélos), avec un plafond de subvention de 50 000 € par km pour les VVV inscrites au schéma régional et respectant le cahier des charges national de 2001. En 2009, une charte de signalisation régionale des VVV, à laquelle l'ADAV a contribué, a été diffusée aux collectivités. Enfin le 21 novembre 2013, la Région a adopté son Plan vélo régional (présenté dans l'HeurOvélo 74) pour favoriser la pratique cycliste et répondre à l'objectif ambitieux du schéma régional Climat Air Énergie qui stipule une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre en 2050 par rapport à 1990. À l'horizon 2020, 70 % des déplacements de moins de 5 km doivent être effectués à pied ou à vélo. L'élaboration du plan vélo a mis en lumière la nécessité de constituer des continuités d'itinéraires des véloroutes voies vertes, en développant un réseau d'itinérance touristique et de loisir viable en termes de fréquentation et de retombées économiques. Pour Droit au vélo le début des années 2000 sera celui de nombreuses rencontres avec les acteurs locaux pour les sensibiliser à la problématique des VVV. Mais pourquoi une association avant tout reconnue pour sa défense des cyclistes urbains s'intéresse-t-elle aux véloroutes et voies vertes, qui apparaissent souvent synonymes de loisirs et de ruralité ?

Le cahier des charges national spécifie que les véloroutes doivent pénétrer les villes pour faciliter l'accès à leur centre-ville et ainsi offrir une infrastructure permettant l'ensemble des déplacements à vélo en s'attachant notamment à faciliter les déplacements utilitaires et la desserte des établissements scolaires et des gares. Dans une région aussi urbanisée que la nôtre, l'ADAV ne pouvait que souscrire à cette ambition ! Les principales villes cyclables ne s'y sont d'ailleurs pas trompées et utilisent toutes les opportunités offertes par les cours d'eau. La voie verte constitue alors un axe structurant au cœur d'un réseau cyclable urbain à l'exemple de Strasbourg, Courtrai ou Gand, sans distinction entre vocation utilitaire ou de loisir. Enfin l'ADAV défend la possibilité de pratiquer le vélo pour tous, à la ville comme à la campagne, et les VVV permettent cette pratique.

Malheureusement, pendant très longtemps le réseau de VVV a été perçu uniquement comme un réseau de loisir de proximité. Ce réseau est par ailleurs souvent géré par des services avant tout en charge de la préservation de la trame verte et bleue et donc moins sensibilisés à la problématique cyclable. Ceci amena souvent des aménagements

sans véritable lien avec le reste du réseau cyclable. Le résultat fut, dans la majorité des collectivités, la coexistence de deux réseaux cyclables bien distincts, un premier qualifié de récréatif et un second qualifié d'utilitaire.

L'ADAV n'a alors eu de cesse de rapprocher ces réseaux et aujourd'hui, enfin, le schéma régional des VVV s'articule avec celui des aménagements « classiques » des collectivités territoriales. Des avancées significatives se font ainsi jour, que ce soit avec les départements du Nord et du Pas-de-Calais ou avec les agglomérations comme Lille, Dunkerque, Maubeuge...

Une région privilégiée

Notre région possède le réseau de canaux le plus dense de France (680 km) et de très nombreuses voies ferrées désaffectées. Ce patrimoine est pour une large part issu de son héritage industriel et minier. Ces infrastructures sont un formidable atout pour développer un réseau de voies vertes. Par ailleurs, dès le milieu des années 1990, le projet EuroVelo (EV) de la Fédération européenne des cyclistes (ECF) présente douze itinéraires européens. Trois de ces axes concernent le Nord - Pas de Calais et servent d'ossature au schéma régional des VVV :

EuroVelo 4 : Roscoff – Kiev qui passera dans la région par Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer

EuroVelo 5 : Londres – Rome via Calais, Saint-Omer, Lens, Lille

EuroVelo 3 : Trondheim – Saint-Jacques-de-Compostelle via Maubeuge
<http://www.francevelotourisme.com/contenus/decouvrir-la-france-a-velo/eurovelo>

Le Nord - Pas de Calais est aussi situé au cœur d'un carrefour européen de 100 millions d'habitants répartis dans un rayon de 300 km ! Nos voisins belges, bataves, germaniques... ont déjà développé depuis longtemps ce type d'aménagement et attendent à nos frontières une continuité de leurs itinéraires. Il y a donc là un réel enjeu économique à accueillir cette population sachant que selon le Ministère de l'artisanat et du tourisme (2012) 1 € d'investissement en véloroutes engendre au moins 1 € de recettes touristiques par an pour la collectivité. La région a ainsi tous les atouts : un potentiel d'infrastructures, une clientèle frontalière importante, des utilisateurs locaux, la présence de grands itinéraires européens...

Michel Anceau



Un touriste à vélo dépense plus

Selon *Atout France* (Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France), les dépenses moyennes par jour et par personne en France s'élèvent à 75 € pour un touriste à vélo itinérant, 61 € pour un touriste à vélo en séjour, 54 € pour un autre touriste non-résident.

Trois types de cycliste sur les VVV

Les itinérants voyagent à vélo de plusieurs jours à plusieurs semaines. Ils recherchent une infrastructure de qualité avec des services dédiés aux cyclistes et des linéaires conséquents. Ils contribuent au développement économique de la région en utilisant les services proposés à proximité des VVV (hébergements, restauration, musées...)

Les locaux et les touristes de passage recherchent des aménagements sécurisés à proximité de leur domicile ou de leur lieu d'hébergement pour une sortie, souvent familiale, allant de quelques heures à la journée. Ils participent également, dans une moindre mesure, au développement économique.

Les utilitaires recherchent une infrastructure sécurisée et directe pour les trajets utilitaires, domicile-travail par exemple.

Zooms sur l'Avesnois et la Métropole Européenne de Lille

AVESNOIS

Ce territoire est traversé du sud au nord par l'EuroVelo n°3. Cette véloroute s'appuie sur la voie verte de l'Avesnois, gérée par le Département du Nord, constituée d'une ancienne voie ferrée actuellement aménagée sur 30 km entre Glageon et Ferrière-la-Grande où se trouve un « Relais éco-vélo ». Elle est reliée, au sud, par un itinéraire jalonné vers l'Aisne et l'Axe Vert de la Thiérache, et, au nord, à Maubeuge pour rejoindre la voie verte de la Sambre. Cette rivière canalisée permet de gagner le réseau wallon RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes, équivalent de nos voies vertes) et Charleroi en Belgique. Entre Maubeuge et Jeumont, l'itinéraire permet la desserte d'équipements publics (écoles, mairie) et dans la traversée de Maubeuge la continuité du tracé se fait par le site propre de transport public Viavil pour assurer l'accès à la gare. À l'ouest, la voie verte de la Sambre permettra de rejoindre Aulnoye-Aymeries et la Forêt de Mormal – pour l'instant, l'itinéraire est discontinu entre Hautmont et Pont-sur-Sambre.

Les aménagements de l'Avesnois s'articulent facilement avec le réseau du RAVeL et permettent de passer plusieurs jours sur ce territoire pour découvrir son bocage, l'écumusee, le parc du Val-Joly et les lacs de l'Eau-d'Heure en Belgique. Malheureusement la qualité de certains tronçons (voie verte de l'Avesnois, Sambre à l'ouest de Maubeuge) laissent vraiment à désirer et l'usage d'un VTT est nécessaire pour s'affranchir d'un revêtement souvent très sommaire !

EV 3 le long de la Sambre



MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

L'agglomération lilloise constitue sans conteste l'offre la plus importante de la région. Elle est traversée par l'EuroVelo n°5 qui arrive par le sud du Bassin Minier pour rejoindre le Nord-Est en suivant la Deûle, la Marque et le canal de Roubaix, en traversant les zones les plus urbanisées de la métropole. L'EV 5 se prolonge ensuite le long de l'Espierre et rallie l'Escaut en direction de Tournai et Gand et à terme Bruxelles en utilisant une ancienne voie ferrée dans le Pays des Collines (Frasnes). Si la jonction entre Lille et le Bassin Minier reste pour une grande part à réaliser ou à conforter, l'EV 5 est aujourd'hui continue entre Lille et Leers (les travaux sont en cours d'achèvement au niveau de Marquette au nord de Lille). Cette section bénéficie d'une signalétique directionnelle et des panneaux d'information compléteront les services aux cyclistes. Pour la première fois sur le territoire un revêtement en béton a été utilisé par les services de la Métropole Européenne de Lille pour l'aménagement de



la Deûle entre La Madeleine et Marquette. Véritable porte d'entrée de Lille, la vocation utilitaire de cette section ne pouvait être ignorée et nous espérons que d'autres sections aux caractéristiques similaires pourront à terme bénéficier d'une qualité de roulement similaire. Le réseau de la métropole se complète par les voies vertes de la Deûle et de la Lys qui constituent avec l'EV 5 l'ossature du réseau. Il est ainsi possible au départ de Lille de rejoindre Armentières et le parc des Prés-du-Hem, ainsi



EV 5 sur le halage de la Deûle : revêtement en dur réalisé à notre demande

qu'Halluin avec son port et ses écolodges (hébergements pour les cyclistes) puis Courtrai.

À ce réseau principal s'ajoute la véloroute du Val de Marque qui au départ de la chaîne des Lacs de Villeneuve d'Ascq permet de gagner Bouvines et les marais de Péronne. Les rivages de la Marque sont complétés par un maillage de chemins permettant de réaliser diverses boucles et d'accéder ainsi à la base de loisirs de Willems. Le Val de Marque accueille également la véloroute du Paris - Roubaix en cours de réalisation mais qui permet déjà de relier les vélodromes de Roubaix au lac du Héron à Villeneuve d'Ascq en traversant Lys-lez-Lannoy et Hem.

D'autres aménagements sont en cours de réflexion comme la véloroute du Ferrain (voie verte qui doit relier la zone de l'Union à Tourcoing, Halluin et la Lys sur une ancienne emprise ferrée), la continuité de l'EV 5 au sud de Lille entre l'île des Bois-Blancs et le parc Mozaïc où les aménagements de la Haute-Deûle présentent encore plusieurs discontinuités.

L'ADAV est largement associée à ces réalisations et dès à présent ce sont 150 km qu'il est possible de parcourir sur le territoire, majoritairement sur un revêtement en stabilisé. Malheureusement ce choix de revêtement est peu adapté pour certaines sections régulièrement gorgées d'eau (citadelle de Lille, liaison Hem - Villeneuve d'Ascq...), VTC et bottes conseillés !

En dehors de ces deux zooms les réalisations sont plus éparées.

Michel Anceau

Quelles différences entre une voie verte et une véloroute ?

La voie verte est un aménagement polyvalent en site propre qui exclut toute circulation motorisée et emprunte principalement chemins de halage, voies ferrées désaffectées, routes forestières, promenades littorales, parcs urbains, etc. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux personnes à mobilité réduite, aux rollers et dans certains cas aux cavaliers, et ce dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand

nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisée en conséquence et jalonnée. Pour une bonne cohabitation entre les usagers, une largeur de 3 m est couramment admise.

Une véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, et qui doit être sécurisé, linéaire, continu et jalonné. Il doit relier les régions entre elles et permettre de traverser les villes dans de

bonnes conditions. Il utilise de préférence des voies vertes et des petites routes tranquilles de moins de 1 000 véhicules par jour. Il doit être adapté à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. À cet effet la déclivité sera dans la mesure du possible fortement limitée, de l'ordre de 3%. L'itinéraire ne doit pas être interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations, et bénéficier d'une signalétique directionnelle.

Grands itinéraires et voies vertes des départements

L'EV 4 constituera à n'en pas douter un produit touristique phare mais pour l'instant nous devons nous contenter de la section ouverte par le Département du Pas-de-Calais entre Étaples et Boulogne. Les travaux sont en cours sur le site des Deux-Caps et une première section vient d'être inaugurée dans l'agglomération de Dunkerque.

L'EV 5 reste à réaliser hormis sur une petite section de la *véloroute du Bassin Minier* réalisée par le CG 62 entre Liévin et Lens et dans la traversée de l'agglomération lilloise.

L'EV 3 est en grande partie réalisée mais reste à conforter, comme évoqué dans le zoom sur l'Avesnois.

En dehors des EuroVelo, la *véloroute de la Mer du Nord* (LF1) entre Oost-Cappel et Boulogne-sur-Mer traverse nos deux départements sur de petites routes à l'intérieur des terres sur 95 km.

Le Département du Pas-de-Calais se distingue avec la *voie verte Dainville - Saulty* qui offre un confort exceptionnel propice à la balade à vélo et en rollers sur 17 km. Cette voie verte très qualitative est facilement accessible à partir de la gare d'Arras en traversant la Citadelle puis en empruntant la piste cyclable de la RD 265 qui traverse Dainville. Elle recouvre une section de la *véloroute de la Mémoire* qui s'écarte ensuite de cette voie verte pour rejoindre par des petites routes la Somme. Cette véloroute doit à terme permettre de découvrir les grands sites de mémoire de la guerre 14-18 et rejoindre au nord Lens en passant par Vimy.

La *véloroute Au Fil de l'Eau* entre Le Touquet et Arras doit faire l'objet prochain d'une signalisation directionnelle.

<http://www.pasdecalais.fr/Actualites/Developpement/Pedalez-dans-le-Pas-de-Calais-avec-la-nouvelle-carte-Le-Pas-de-Calais-a-velo>

Le Département du Nord offre 90 km de voies vertes. Outre celle de l'*Avesnois*, le Département a récemment aménagé la *voie verte de la Pévèle* sur une ancienne voie ferrée, tortueuse à souhait. Elle s'étend sur 16km autour de Mons-en-Pévèle, entre Pont-à-Marcq et Thumeries et sera prolongée jusque Roost-Warendin avec la voie verte du Sucre. La *voie verte de la Plaine de la Scarpe* entre Orchies et Fenain permet une balade facile au départ de la gare d'Orchies vers la forêt de Marchiennes. La *voie verte des Gueules Noires*, très dégradée, sera réhabilitée ces trois prochaines années. À suivre, la véloroute des Flandres entre Dunkerque et Lille.

<http://www.tourisme-nord.fr/Tourisme-Nord-le-guide-de-vos-vacances-et-week-end/Listes-des-actus-bon-plan/Le-Nord-a-velo>

Michel Anceau



Voie verte de la Pévèle, Département du Nord



Voie verte Dainville-Saulty, Département du Pas de Calais

Vous avez dit « services aux touristes à vélo » ?

De l'information, un endroit où se restaurer, où dormir tranquillement, où laisser sa monture se reposer en sécurité, de quoi regonfler ses pneus ou réparer un petit souci mécanique, une gare où prendre un train ou un bus, un site patrimonial ou un musée à visiter... Autant de services que les touristes à vélo apprécient le long du chemin parcouru ! Que l'on soit en balade pour la journée ou en voyage itinérant sur plusieurs jours, semaines ou mois, on a nécessairement besoin d'une offre de services de proximité.

Aussi, dans le cadre d'une convention de partenariat signée fin 2013 avec le conseil régional, Droit au vélo a engagé des actions de promotion et de sensibilisation pour développer des services aux touristes à vélo.

D'une part, nous identifions les services existants autour d'itinéraires cyclables déjà praticables et sécurisés dans le Nord-Pas-de-Calais. En 2014, nous avons recensé les services (hébergement, restauration, services de réparation de vélos, sites patrimoniaux, offices de tourisme...) le long de deux itinéraires :

- l'EuroVelo 3 entre Glageon, Maubeuge et Jeumont, qui emprunte la Voie Verte de l'Avesnois et la Véloroute de la Sambre ;
- la *Véloroute du Bassin minier* entre Liévin, Lens et Hénin-Beaumont, qui emprunte un tronçon de l'EuroVelo 5.

Conformément à la volonté de la Région, les éléments que nous récoltons seront libres d'être exploités par toute structure privée ou publique.

À travers ce recensement, nous rencontrons des acteurs du tourisme que nous ne manquons pas de sensibiliser à l'intérêt de développer ou d'adapter une offre de services pour qu'elle réponde aux besoins des touristes à vélo. Nous interviendrons par exemple prochainement auprès d'adhérents du réseau Accueil Paysan autour de cette théma-

tique. Il s'agit par exemple pour des hébergeurs ou restaurateurs de mettre à disposition un abri à vélos sécurisé, une pompe et du petit matériel de réparation, un petit déjeuner complet et adapté à l'effort, etc.

Enfin, nous diffusons un questionnaire (papier et numérique) à destination des usagers de l'EuroVelo 3 (pour la partie de l'itinéraire traversant le département du Nord). L'objectif est de recueillir leurs avis sur cet itinéraire : attentes et besoins en termes d'aménagements et de jalonnements cyclables, services existants ou à développer. Il s'agit aussi d'évaluer les retombées économiques (en termes de développement local) de la fréquentation de cette véloroute. Vous en avez déjà parcouru une partie ? Nous vous invitons à répondre au questionnaire en ligne, via un lien accessible depuis le site internet de Droit au vélo.

Chloë Grépinet

Le saviez-vous ?

À Chambéry, où une voie en stabilisé a été doublée par une voie en enrobé, le trafic des cyclistes et des piétons s'est intégralement reporté sur cette dernière et la fréquentation a été multipliée par 5. Sur la voie verte Givry - Cluny, une enquête révèle que 84 % des usagers préfèrent les revêtements en dur. Les cyclistes qui représentent 80 % des usagers préfèrent à 82 % les revêtements en dur contre 98 % pour les rollers, 67 % pour les joggers et 67 % pour les piétons.

Décidément, le chemin du bonheur est un chemin caché

La nouvelle Véloroute du Littoral a été inaugurée en grande pompe... à vélo à Dunkerque.

Cette inauguration, au printemps dernier, aura marqué les esprits par son ambiance particulièrement sympathique et décontractée.

Qu'on s'imagine une bande de cyclistes en grand nombre, telle une volée de moineaux, nouveau conseil municipal en tête, joyeux de se retrouver en cette circonstance inédite dans le calme et la verdure, à proximité de la voie ferrée unique qui la longe et dont elle n'est séparée que par une clôture de grille noire toute neuve, et on retrouvera un peu de cet état d'esprit joyeux qui était le sien, et qu'on ne ressent que dans les moments de pur bonheur. Moment d'aération collectif comme seul le vélo en groupe peut en recréer.

Aujourd'hui la Véloroute du Littoral paraît gagner en fréquentation. Celle-ci devrait augmenter avec son prolongement vers les communes voisines de Zuydcoote et Bray-Dunes. Mais encore faut-il bien mettre son existence en valeur, et c'est la raison d'être de cet article.

Car les habitudes ont la vie dure, et il est difficile d'en changer du jour au lendemain. Je n'en veux pour preuve que mon expérience personnelle : décidé à me rendre à pied vers la clinique Villette, près du canal de Furnes, ce n'est qu'en franchissant la véloroute au passage à niveau de la voie ferrée qui la longe, que je me suis souvenu de la possibilité de l'emprunter.

C'est ainsi que j'ai bénéficié d'un long moment de calme et de fraîcheur dans le petit matin. Lever de soleil, rosée scintillant dans la brume légère des champs maraîchers tout proches... Une demi douzaine d'usagers croisés ce matin-là, et me voici presque arrivé à destination, aéré, en pleine forme pour mon rendez-vous.

Une seule inquiétude : celle de pouvoir me rappeler la prochaine fois que je peux passer par cette voie nouvelle, si discrète et pourtant si agréable.

Jean-Pierre Castier



Quel revêtement ?

Le cahier des charges national de 2001 stipule que le revêtement « devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement ».

Deux choix principaux s'offrent aux aménageurs :

- le stabilisé constitué de graviers plus ou moins fins comme le sable de Marquise largement utilisé dans notre région,
- les revêtements durs constitués des bétons et enrobés classiques ou à liant végétal.

Le stabilisé demande une surveillance et un entretien constant difficile à assurer pour la majorité des collectivités. Des apports de matériaux superficiels sont à prévoir tous les ans. Il ne convient que très rarement aux déplacements utilitaires et ne peut être utilisé dans les zones trop humides.

Les revêtements en dur sont dans un premier temps plus coûteux mais la collectivité a souvent intérêt à les retenir car ils n'exigent pratiquement pas d'entretien, au moins pendant les dix premières années.

Dans la pratique, de la qualité du revêtement dépend le type et le nombre d'usagers de la voie verte. C'est pourquoi l'ADAV privilégie un revêtement en dur pour les aménagements où une utilisation utilitaire est attendue ainsi que sur les grands itinéraires qui doivent accueillir l'itinérance à vélo.

La véloroute du Littoral du grand site des Deux Caps

Dans la revue *Vue des Caps*, magazine du Grand Site des Deux Caps, j'ai lu un point sur la véloroute du littoral, allant de Wimereux à Sangatte en passant par Ambleteuse, Audresselles, Audinghen (Gris-Nez), Tardinghen, Wissant, Escalles (Blanc-Nez).

La véloroute du littoral fait partie de l'Eurovéloroute N°4 reliant Kiev en Ukraine à Roscoff en Bretagne. L'itinéraire de Wimereux à Sangatte est de 30 km (n'oubliez pas l'hiver les vents à 160 km/h !!!). Certains points sont réalisés et d'autres sont en cours (vous référer au N°8 de *Vue des Caps*, contactsiteledesdeuxcaps@cg62.fr).

Dans un secteur où les pistes cyclables sont pratiquement inexistantes (sauf à Boulogne-sur-Mer et à Wimereux), cela permettra aux cyclistes de bonnes balades ou des déplacements autres avec une meilleure sécurité qu'actuellement.

Philippe Tricot

af3v.org : site de référence sur les véloroutes et voies vertes en France

Vous pouvez y consulter les descriptifs réalisés pour la base de données de l'AF3V par l'ADAV. Nous vous invitons à compléter cette base de données en rédigeant de nouvelles fiches descriptives ou en apportant commentaires et photos :

<http://www.af3v.org/-Nord-Pas-de-Calais-.html>

Les VVV actuellement décrites pour la région dans la base de données de l'AF3V sont :

Nord :

voie verte de la Lys, entre Armentières et Halluin : 24 km
voie verte de la Deûle entre Marquette-lez-Lille et Deûlémont : 12 km
voie verte de la Marque canalisée et du canal de Roubaix entre Marquette-lez-Lille et Leers : 21 km

voie verte de l'Avesnois, entre Maubeuge et Trélon : 30 km
voie verte de la Sambre entre Jeumont et Hautmont : 21 km
voie verte de la plaine de la Scarpe entre Orchies et Fenain : 12 km
voie verte de la Scarpe entre Mortagne-du-Nord et Douai : 37 km

Pas-de-Calais :

voie verte départementale Dainville - Saully (véloroute de la Mémoire) : 17 km
chemin de halage du canal de la Scarpe entre Arras et Fampoux : voie verte de 8 km
route de la Mer du Nord (LF1) : 95 km

Chez nos voisins belges :

<http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr>
<http://www.fietsroute.org/Fietsroutes.php>

Mes parcours en pistes vertes

L'âge le dictant, je suis devenu un adepte des pistes vertes, le long des canaux, fleuves ou voies ferrées reconverties. Les pentes y sont peu soutenues et les aménagements bien réalisés.

J'ai commencé par les pistes des Landes, faciles à parcourir par n'importe qui, puis ai suivi la Loire de bout en bout en deux fois : Orléans-Nantes, Orléans-Roanne. Dernièrement j'ai fait Lorient-Nantes par le Blavet puis le canal de Nantes à Brest, avec une arrivée assez pourrie sur Nantes. J'ai emprunté également (le mot est juste) des bouts de voies vertes le long de la Moselle, en travers de la Bretagne, dans la région Nord-Pas-de-Calais, en Champagne. Également la courte, mais très belle piste de Mâcon à Chalon-sur-Saône.

Les seules difficultés sont les traversées des villes, surtout quand elles sont importantes. Il y a alors souvent des ruptures dans les parcours et on s'y perd un peu (je pense à Tours et Saumur par exemple).

Souvent des guides ont été édités, bien documentés en particulier sur le plan tourisme, hébergements et entretiens vélos.

Tous ces parcours ne sont pas fréquentés de la même façon, il m'est arrivé de rouler des journées entières sans croiser ni doubler quiconque. Ça aide pour l'introspection...

Sinon, avec les TER régionaux, qui acceptent quasiment toujours les vélos, on peut très souvent accéder aisément aux parcours ou éviter ce qui est désagréable (les très grandes villes).

Voilà. Une dernière chose, au début je roulais sur ces parcours en vélo route (type course), mais ce n'est pas adapté, j'ai opté définitivement pour le VTC qui permet de faire face à presque tout : qualité des revêtements, boue, gravillons, maniabilité...

François Loiseau
Villeneuve d'Ascq

Le celtic trail

Après la Loire, le Rhin et le Danube, les trois plus grands fleuves d'Europe, nous avons cherché une nouvelle destination pour notre épopée d'été à vélo... Les envies étaient l'Irlande, l'Écosse, un retour en Bretagne ?!



Alors après réflexion, on s'est dit que le Pays de Galles pourrait faire consensus et puis c'est pas trop loin de Lille...

Internet nous permet de vite repérer la véloroute « Celtic Trail » n° 47 et n° 4 dans le sud-ouest, un peu de colline et d'océan.

Nous commandons la carte à Sustrans et au printemps nous cherchons les hébergements (B&B, guest house et auberge de jeunesse).

Ça y est : c'est l'été !

Nous partons cette fois en voiture avec les vélos à l'arrière. On prend le bateau à Dunkerque pour Douvres, c'est magique !!!

Nous traversons en voiture le Kent qui d'ailleurs a l'air bien agréable pour un autre circuit. C'est le dépaysement : on roule à gauche, on paie en livres, on comptabilise les miles et on parle anglais !

On en profite pour passer à Stonehenge car dans quelques jours nous serons à vélo dans la région des Standing Stones, là d'où proviendraient ces pierres bleues de Stonehenge.

Nous laissons notre voiture à Llanelli dans le Carmarthenshire pour la semaine. Notre parcours vélo débute par une petite mise en jambes tranquille en faux plats ascendants. Le soir nous allons dans les pubs des petites villes à la rencontre des Gallois. Ils sont très accueillants et bienveillants et nous blaguons facilement malgré notre anglais approximatif. Le contact passe !!!

Les jours suivants le paysage est très verdoyant jusqu'à la région des Standing Stones. Nous sommes maintenant dans le Pembrokeshire. C'est un endroit magnifique où nous sommes entourées de moutons à laine mohair. Le vélo nous procure dans ce paysage beaucoup de liberté et de sensations. Le beau temps est en plus avec nous...

Mais tout ceci est parcouru à la force des mollets et c'est pas tout de le dire !!! Il faut bien noter que ce n'est pas un parcours familial comme notre plat pays mais il nécessite un peu d'entraînement dans nos monts de Flandres.

Nous rejoignons ensuite la côte ouest à Fishguard que nous longeons, magnifiques vues sur l'océan.

Nous évitons l'orage et la tempête qui a lieu le jour de notre repos et en profitons pour nous imprégner de la force des éléments (balade à pied sur la falaise) à Broad Haven.

La fin de notre boucle paraît plus facile mais nous nous sommes aussi habituées aux montées et descentes !!! Nous faisons une halte à Tenby, charmant port aux façades pastel.

Nous avons passé une semaine magnifique de paysages, d'émotions et de rencontres.

Si vous avez envie d'évasion, allez-y !

Vive la véloroute « Celtic Trail »...

De plus il y a très peu de touristes, nous n'avons rencontré aucun Français.

Corinne, Béa et Zab,
les triplettes de White Wood

véloroute versus autoroute

Véloroute ! Quel mot magique. Magnifique condensé en un mot de poésie, liberté, nature, découverte, voyage et vacances ! Voilà vous en conviendrez qui sonne bon les balades dominicales régionales le long d'un canal par exemple, le voyage à vélo en France le long de la Loire, ou les premières vacances plus exotiques avec son attachant deux roues.



Mais attention, car la magie tient à peu de chose : 3 lettres en fait. En effet, à quelques lettres près, l'effet produit par le mot « véloroute » ne serait pas identique. Prenez par exemple (au hasard) le mot « autoroute », l'effet ressenti n'est alors absolument pas le même.

Quand la véloroute évoque aux cyclistes la liberté, la nature, le voyage et les vacances, l'autoroute rappelle aux automobilistes sur la route de la Côte d'Opale d'un dimanche ensoleillé, et aux vacanciers lambda : les péages, le macadam stérile, les aires de repos aseptisées, les paysages transformés, les bouchons (toujours sur l'autoroute), les chassés-croisés de l'été, et les informations routières...

Sur une véloroute, il n'y a pas d'informations routières mais au contraire vous trouverez des informations touristiques propices aux arrêts et visites, culturels, historiques, culinaires, etc.

Sur la véloroute aucun bouchon à l'horizon (à moins de tomber sur une véloroute), mais vous ferez des rencontres amicales et sympathiques d'autres cyclistes, de gens locaux... (Valable aussi en cas de véloroute).

Aucun risque de journée « noire » ou « rouge » dans le sens des retours, la couleur pourra être plutôt la destination finale, ou la couleur de la voie empruntée (« black sea » : Eurovélo 6, véloroute du littoral atlantique : de Kiev à Roscoff via Dunkerque).

Sur une véloroute, pas de péage (même le pont de Normandie est gratuit à vélo), ni d'aire de repos tous les 20 kms, mais des arrêts quand bon vous semble pour admirer le paysage, prendre son temps, se restaurer, ou réparer une crevaillon par exemple... Le meilleur moyen de se convaincre de la magie de la « véloroute », c'est encore d'emprunter l'une des nombreuses véloroutes et voies vertes de France et d'Europe.

Cyr Piaton

Vivent les « fietsnetwerken » !

Par *fietsnetwerken*, les Flamands désignent les réseaux d'infrastructure cyclable qui couvrent toute leur région. Ces réseaux font l'objet d'un ensemble de cartes au 50 000° très bien conçues sur support indéchirable et résistant à la pluie. Chaque nœud de croisement (*fietsknooppunt*) porte un numéro et on peut ainsi préparer son parcours « à la carte » et l'effectuer sans être toujours le nez dans la carte.

Les cartes mentionnent aussi la distance entre deux nœuds, les montées ou descentes les plus importantes, les points de vue, les sites remarquables, les endroits où on peut se restaurer et ceux où satisfaire un besoin urgent. Les parcours ne se limitent pas à ce qu'on appelle les véloroutes et les voies vertes. Ils comportent beaucoup de petites routes tranquilles où on rencontre des écoliers se rendant à l'école à vélo sans accompagnement d'adultes et des vieilles dames fort dignes allant faire leurs courses au village. Sur le terrain la signalétique est parfaite et surtout très bien entretenue.

Les Wallons commencent aussi à se mettre au système des *fietsnetwerken* (même s'ils ne l'appellent pas comme ça !). Le balisage et la mise en cartes de la Wallonie picarde (Wapi pour les intimes) devaient être terminés en 2014. Cela a pris un peu de retard mais devrait être tout à fait opérationnel cette année. Signalons également l'importance du réseau RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) empruntant les chemins de halage et l'emprise d'anciennes voies ferrées. Je signale

que ce réseau a été récemment complété par deux parcours que je recommande particulièrement. Le premier remonte la vallée de la Moline de son confluent avec la Meuse à Anhee jusqu'au delà de l'abbaye de Maredsous et le second établit la liaison entre Chimay et Momignies (près de la frontière française où elle s'arrête brutalement !). Dans les deux cas il s'agit d'une reconversion de voies ferrées déclassées, une pratique courante dans toute la Belgique.

Il faut reconnaître qu'à cet égard nous sommes beaucoup moins brillants. Quand on regarde le réseau ferroviaire existant dans notre région en 1950, on voit que de nombreuses liaisons ont été déclassées mais qu'une partie infime se retrouve sous forme de voies cyclables. Il serait souhaitable de faire un inventaire de toutes ces liaisons abandonnées et de prévoir un plan pluriannuel de reconquête de ce patrimoine au bénéfice du vélo avant qu'il ne soit définitivement perdu. Je pense notamment aux ouvrages d'art qu'on peut encore voir ici ou là en randonnée dans nos campagnes. Même remarque pour les chemins de halage le long des voies navigables qui devraient être rétablis aux endroits où ils ont été supprimés et rendus cyclables partout. Il y a du pain sur la planche !

Bruno Macke

Appel à participation – Test circuit touristique à vélo

L'âge le dictant, je suis devenu un adepte des pistes vertes, le long des canaux, fleuves ou voies ferrées reconverties. Les pentes y sont peu soutenues et les aménagements bien réalisés.

L'office de tourisme de Rieulay porte depuis quelques mois une étude de faisabilité, dans le champ de l'économie sociale et solidaire, sur la mise en place d'un service de location de vélos à vocation touristique sur le Bassin Minier. Afin d'en évaluer le potentiel, un test de circuit va être mis en place au mois d'avril 2015. À cette fin, nous recherchons des personnes volontaires pour jouer le rôle de touristes sur une journée. Cela aura lieu sur le *chemin des Galibots* (entre Douai et Somain). Idéalement, il est préférable que les participants ne connaissent pas ou peu ce territoire. Différents profils sont visés : famille avec enfants, couples de retraités, petit groupe d'adultes...

Si vous êtes intéressés ou pour plus de renseignements, vous pouvez contacter Jean-Baptiste Boulange : jean-baptiste.boulange@laposte.net

Infographie réalisée à l'occasion d'un voyage à vélo jusqu'au Danemark. Les biporteurs for ever

www.biporteurforever.hostoi.com

La route de la mer du Nord LF1

Quittant Boulogne, nous pédalons de collines en canaux et de plaines en polders vers un espace composé d'estuaires et d'îles : la Zélande. Boulogne, Bergues, Bruges, Brekens, Middelburg, Zierikzee, Hoek van Holland, Schiedam sont des bourgades d'églises et de beffrois qui ponctuent notre échappée nordique.

Le matin, nous partons plein d'entrain sous un soleil de juillet qui mûrit les récoltes : lin, choux, oignons, pommes de terre... sur ces terres âprement gagnées sur l'eau, pas une parcelle n'est laissée au hasard. De numéros en numéros, le « réseau des points numérotés » nous guide aisément dans des paysages de Vermeer. Parfois dans de pittoresques auberges nommées « Fietscafé », des cyclistes au long cours reprennent des forces. Les fermes impeccables ont autour d'elles leurs pacages et cultures, nous voulons nous arrêter sans cesse pour les admirer, la campagne qui se révèle au détour des saules et aulnes tient en haleine les cyclistes curieux.

En se rapprochant des villes, la stricte ordonnance des flux de circulation cadence notre voyage. Passerelle, feu adapté, rond-point où nous sommes prioritaires, revêtement coloré matérialisant notre chemin, la banlieue se traverse aisément. Les octogénaires montés sur des vélos électriques trouvent une mobilité nouvelle. Les personnes en fauteuil roulant

électrique circulent en nombre et sans entrave sur ce réseau.

Nous entrons dans les cités en longeant le canal sous les peupliers penchés dans la lumière atténuée. Parfois des enfants abandonnent leur trop grande bicyclette et plongent en clameur dans l'onde bleue d'un bras de mer. Glissant silencieusement avec nos vélos dans les ruelles calmes et fleuries des petites villes portuaires, nos yeux s'enivrent d'intérieurs calmes et voluptueux. Les suspensions de nos gazelles rendent légers les pavés des ruelles transformées en jardins.

Pour rejoindre notre gîte d'étape, nous filons rêveusement dans le polder désert salués par des troupeaux de moutons, tondeurs efficaces et silencieux préposés à l'entretien des digues protectrices. Nous roulons abrités du vent puissant en contrebas de la digue. Nous traversons les bras de mer avec les bacs, les digues et ou des ponts. Sur le pont de Zierikzee enjambant l'Oosterschelde large de 8 km, nous pédalons vent debout au dessus des flots tels des oiseaux marins survolant d'immenses cargos navigant vers le large.

En abordant les terres de Hollande, nous circulons dans un labyrinthe de canaux et de serres. Le voyage se termine, nous entrons dans la grande ville où des pistes cyclables longent de hautes tours à l'architecture futuriste. Ici, les scooters bourdonnent et talonnent les



cyclistes silencieux. Nous glissons par un plan incliné dans la nouvelle gare de Rotterdam. Nous montons avec nos vélos dans un train Intercités et en changeant à Anvers et Courtrai nous rejoignons Rijsel / Lille.

Frédéric Devred

Conseils pratiques :

- Acheter les cartes avec les systèmes de numéros dans les offices de tourisme (VVV)
- environ 6/7 € - Prendre les trains classiques pour circuler ou revenir vers Lille. Prendre un ticket pour vélo (12€). Prévoir du temps pour acheter le ticket Pays-Bas - Lille.
- Hébergement selon saison et budget : bedandbreakfast.nl - vriendenopdefiets.nl ou minicamping.

Un éditeur sur deux roues

Vélosophie

Plus qu'éditeur cycliste, je suis cycliste-éditeur : la pratique du vélo a eu une importance déterminante dans mon orientation politique, et dans la création même de ma maison d'édition, Le Pas de côté.

Comment le vélo peut conduire à l'édition et à la décroissance ? Il me faut faire un petit flashback sur mon nombril pour l'expliquer. Adolescent, je me situais plutôt dans la « gauche classique ». Je lisais Che Guevara au collège ; au lycée, j'étais rouge-vert bon teint, épluchais Le Monde Diplomatique entre deux manifs formatrices contre le CPE... j'ai adhéré à une association altermondialiste bon chic bon genre, qui m'a beaucoup appris sur la nécessité de taxer les transactions financières, mais quasiment rien sur la critique du système technicien. Cette critique du système technicien, elle est finalement venue par la pratique quotidienne du vélo. Quand vous enroutez des kilomètres de quatre voies bordées de supermarchés, de parkings géants, de fast-foods, quand vous vous faites raser par des tonnes de métal lancées à 100 à l'heure, quand vous surnagez dans les ronds-points, vous ne pouvez qu'exéquer l'automobile et la bourgeoisie pétaradante, klaxonnante, arrogante.

Mais, comme l'écrivait Jacques Ellul, « on ne peut pas remettre en question une technique sans viser tout le système ». Je me suis vite rendu compte que je ne pouvais pas critiquer l'automobiliste qui me frôlait tous les jours en lui criant « debout, fesses molles, sors de ta bagnole ! » sans attaquer l'ensemble du système automobile, et sans attaquer l'ensemble du système technicien. Une remise en cause radicale des caissons motorisés conduit fatalement à une remise en cause radicale de la croissance industrielle, de l'urbanisation, de la consommation de masse, qui n'auraient pas été possibles sans transports rapides. En étant confronté chaque jour sur mon vélo à la domination de l'automobile, machine dévorante qui a modelé la totalité de l'espace, et en m'interrogeant sur l'aberration complète que constitue ce symbole le plus parfait de la société technicienne, qui ravage tout sur son passage, je me suis donc mis à lire, avec une soif inextinguible, des auteurs proposant une remise en cause globale du développement économique et technique. Je me suis formé (et continue à me former...) par la lecture assidue de La Décroissance, qui m'a conduit à de nombreux auteurs comme Illich, Ellul, Charbonneau, Gorz, etc.

Voilà comment, en partant pédaler, j'ai cheminé vers la décroissance... Quant à la décision de créer une maison d'édition, elle est aussi liée à la bicyclette. C'est après un long voyage initiatique en Europe du nord que j'ai décidé de mettre sur pied Le Pas de côté. À 20 ans, j'ai choisi de démissionner de mon confortable travail de journaliste dans un quotidien régional pour sillonner les routes, la tente sur le porte-bagages, la popote dans les sacoches. Et ce fut pour moi la plus grande expérience de liberté

éprouvée jusqu'ici. Au retour, je ne pouvais pas me remettre à travailler dans la presse lambda. Après une petite période d'instabilité, j'ai écrit un ouvrage en auto-édition faisant l'éloge du voyage à vélo et pourfendant, entre autres, la bagnole (il s'intitule Deux roues, libres !), et je suis reparti pour un tour de France à vélo, pour le vendre sur les routes. Je me suis alors dit que, pour diffuser les textes qui me tenaient à cœur, et notamment des textes contre l'automobile, il fallait passer à la vitesse supérieure et créer une véritable maison d'édition. J'ai donc repris une année d'études, pour monter cette maison fin 2011 (après quelques mois de travail comme coursier à vélo à Paris, le temps de mettre un peu d'argent de côté pour imprimer les premiers livres).

Le premier titre, paru en 2012, est une réédition d'un roman de Maurice Leblanc, Voici des ailes. Roman qui correspond à la démarche du Pas de côté : il relate le parcours de quatre oisifs parisiens qui décident de faire un grand voyage à bicyclette vers l'ouest de la France et qui, grisés par cette liberté nouvelle, finissent par rompre avec leur classe sociale et à s'ensauvager au contact de la nature... Depuis deux ans et demi, nous avons publié 14 titres, dont Les Bienfaits de la vélocipédie (une anthologie de textes qui font l'éloge de la bicyclette lors de son apparition, fin XIX^e). Parmi les autres ouvrages, quelques-uns proposent indirectement une critique radicale de l'automobile : Léon Tolstoï fustigeait ce joujou de l'aristocratie au début du XX^e, Bernard Charbonneau n'a jamais cessé de s'en prendre à la civilisation de l'automobile dans ses livres, Vincent Cheynet milite pour des villes sans voitures, Agustín García Calvo considérerait les cercueils à quatre roues comme l'un des pires fléaux... Quant aux adeptes de la simplicité volontaire, de Richard B. Gregg à tous ceux qui témoignent dans notre ouvrage Vivre la simplicité volontaire, ils font tous de l'abandon de l'automobile une priorité pour une existence plus libre, plus épanouie, plus détachée des chaînes du matérialisme.

En 2015, nous sortirons deux nouveaux livres plus spécifiquement anti-automobiles : *Écraseurs ! Les méfaits de l'automobile*, anthologie de textes qui appelaient à résister au monstre à quatre roues à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle ; ainsi qu'*Automodébile*, un livre d'Andy Singer qui montre comment nous sommes devenus dépendants à l'automobile... et comment nous pouvons en sortir.

Pierre Thiesset,
cycliste-éditeur

Par ce temps hivernal, venteux et pluvieux :

« *Salud de vent ! Soulever l'eau Sale, au devant, sous le vélo !!!* »

Alphonse Allais,

Les confessions d'un enfant du cycle
(Merci à Cyr Piaton)

Trois rencontres faites ces derniers mois sur les bandes cyclables lilloises.

Maintenant qu'on en a fini avec les noëlleries, les sapineries et les nouvelles aëneries, c'est le moment de vous offrir un bon livre sur la philosophie du vélo. À cet égard, je ne saurais trop vous recommander le *Petit traité de vélosophie*, sous-titré *Le monde vu de ma selle*, de Didier Tronchet. Paru en 2000, cet ouvrage plein de malice était malheureusement épuisé mais, alléluia, il a été réédité l'an dernier (Plon, Paris 2014).

L'auteur y oppose notamment la noble posture du cycliste, « proche de la statuaire antique », à celle de l'automobiliste dont la « pose semi-fœtale » trahit le « repli sur lui-même » et « évoque l'avachissement du téléspectateur sur son sofa ». Dans les deux cas n'hésitez pas à écrire, « l'image qui nous est renvoyée, d'une humanité au volant, ou d'une humanité devant l'écran, est indigne ».

Au « spectacle désolant pour le vélophile de base » d'un cycliste pédalant un téléphone portable à l'oreille, Didier Tronchet proclame « l'incompatibilité définitive entre l'esprit vélo et l'esprit portable, entre la flânerie mentale du cycliste et cette obsession fébrile de joindre ou d'être joint à tout moment ». En revanche, affirme-t-il, il y a parfaite complémentarité entre portable et voiture. « Complémentarité dans la grande entreprise du vide. Même emballage tapageur sous couvert de progrès technique. Même gadgétisation à outrance. Et surtout, même habileté à créer un besoin : les gens qui ne peuvent attendre pour téléphoner me font penser à ceux qui ne peuvent pas faire cent mètres sans prendre leur voiture. Un prétendu confort supplémentaire masquant un accroissement de servitude ».

Avec une certaine ironie, l'auteur oppose l'urbanité de la plupart des cyclistes à l'agressivité qui anime certains automobilistes. Il observe qu'on voit rarement les premiers s'invectiver pour un problème de circulation alors qu'il n'est pas rare de voir les seconds prêts à en venir aux mains (et y arrivant parfois) pour une bête queue de poisson. Il attribue cela au fait que le cycliste évacue son éventuelle agressivité en pédalant tandis que le second la concentre dans son habitacle. La meilleure preuve en serait que, le cycliste ayant souvent la double appartenance (cycliste et automobiliste), son comportement change radicalement quand il passe de son vélo à sa voiture !

Vous trouverez aussi dans ce livre de nombreuses anecdotes vécuës où vous vous reconnaîtrez peut-être, que ce soit dans la peau du cycliste ou dans celle de l'automobiliste.

Bonne lecture et bon amusement.

Bruno Macke

Pensée du jour

Toutes choses égales par ailleurs,
Au plus qu'on pédale moins fort,
Au moins qu'on avance plus vite.

Bruno Macke

(inspiré par les célèbres Pensées de Pierre Dac)

De l'espoir pour nos enfants

« Quand je m'assois sur la selle de mon vélo, les voitures me collent au garde-boue.

Quand je suis dans ma voiture, les cyclistes me ralentissent. »

Pourquoi ne sommes-nous jamais contents quelle que soit notre position ?

Trop souvent, automobilistes et cyclistes se posent des questions concernant la priorité des cyclistes et des automobilistes mais, en réalité, le problème vient le plus souvent de mauvaises infrastructures.

Quelques chiffres pour nous aider :

La France est constituée de 8 860 km de voies cyclables et 400 000 km de routes pour les automobiles. Par un simple rapport de proportionnalité, ceci revient à se dire qu'un cycliste possède 1 km de routes cyclables face à 250 km pour un automobiliste.

Le vélo représentant pourtant 3 % des moyens de transport (contre 65 % pour l'automobile), l'investissement de l'État paraît très insuffisant : d'autres intérêts politiques et économiques entrent en jeu, au détriment des intérêts de la population.

Cependant, le plan d'action Grenelle qui a été mis en place fixe des objectifs clairs, nous obligeant à repenser notre manière de consommer.

Le projet novateur «Greencity» à Zurich-Sud en est un bon exemple : cette partie de la ville, capable de fonctionner en autonomie énergétique, se base entre autres sur l'incitation à l'utilisation du réseau cycliste grâce à l'aménagement intelligent de l'espace.

Si les autres projets d'aménagement de villes adoptent la même logique, nous pourrions garantir un avenir plus heureux pour nos enfants.

A. Iliopoulos

Cycliste en jupe

Arrêt au feu rouge faubourg de Roubaix. Une cycliste féminine s'arrête au même niveau, grand sourire : « ça, c'est vraiment trop bien, je vais pouvoir remettre une jupe ! » Depuis 30 ans que je circule en ville, en toutes saisons, je suis en jupe : laine l'hiver, jersey de velours en automne et au printemps, cotonnade en été. Ni tailleur serré ni mini-jupe pour le confort, il n'est pas nécessaire d'être en tenue de sport pour aller au travail, au théâtre, au marché ou chez des amis. À quand le défilé des plus belles jupes cyclistes de la métropole lilloise ?

Anne Betting

Légendes urbaines

Les véhicules qui avancent progressivement sur le sas vélo lorsque le feu «piétons» passe au rouge ne font pas passer le feu «voitures» au vert plus rapidement.

Les bandes en double-sens cyclable sont destinées aux cyclistes qui roulent à contresens des autres véhicules, pas à ceux qui roulent dans la même direction.

Amélie Poireau

Les brèves

Raccourci pour cycliste averti

L'autocritique, c'est le stade critique de voiture ou le début de ses alternatives enfin bref : d'une certaine sagesse.

Jean Dewavrin

Le pouvoir à tout prix

Inutile de vous plier en quatre, le nombre maximal de pouvoirs dont une personne peut disposer à l'assemblée générale est de trois. Si nous ne pouvez vous rendre à l'assemblée générale, avant d'envoyer votre pouvoir, assurez vous que la personne désignée peut en disposer.

Dark Vador, le côté obscur du pouvoir

Slogans à tous vents

Celui de la Sécurité routière : « Quand on tient à quelqu'un, on le retient »

Avec une bicyclette, le principe est un peu le même.

Ceux de Dark Vador (le militant qui n'a presque plus rien d'humain)

« Quand on tient à son vélo, on l'accroche à un poteau. »

« Venez, venez du côté obscur de l'ADAV »

Jean Dewavrin

Devinette :

Quel point commun y a-t-il entre un cycliste et un chien ?

À l'un comme à l'autre on offre généreusement le caniveau !

Bruno Macke

Respect scrupuleux de la priorité à droite

Peu de temps après le changement d'heure d'hiver, j'allai acheter mon pain, de bon matin, mais pas forcément très bien éveillé, dans le centre d'une ville de la côte d'Opale.

M'approchant d'un carrefour et apercevant sur ma droite un cycliste qui me paraissait imposant, je freine pour le laisser passer. À ma grande surprise, celui-ci freine aussi... Je me réveille un peu mieux pour m'apercevoir que le cycliste que je voulais laisser passer n'était autre que... mon ombre, projetée sur le sol par le soleil levant...

Pas la peine de clignoter...

Un autre matin, revenant d'acheter un autre pain, mais cette fois rue de Lille à Béthune, j'aperçois devant moi, à une cinquantaine de mètres, une voiture qui sort de sa place de stationnement sans aucun signe préalable de la manœuvre. Quelques dizaines de mètres plus loin, un feu rouge me permet de rejoindre la dame, je toque à son carreau, celle-ci l'ouvre ; « Madame, votre clignotant ne fonctionnait pas quand vous avez quitté votre place de stationnement » ; « Oh oui, je sais, me répond la dame, je vous avais vu dans le rétro et j'avais le temps de démarrer ». Sans doute qu'étendre l'index gauche pour faire fonctionner son clignotant est trop fatigant pour cette dame, comme malheureusement pour beaucoup d'autres automobilistes.

Daniel Doullens



Avez-vous vu ces malappris qui prennent les arceaux destinés aux vélos des cyclistes pour des places de parking... ?

Doit-on espérer des voitures immenses ? Doit-on espérer des voitures si grandes qu'elles ne pourraient pas se mettre dans nos arceaux ? Je dis non, non et non !

Voici l'exemple à ne pas suivre...

Françoise Richard

Déroute de l'état des routes

Chaque matin, traversant Mons-en-Barœul pour travailler à Villeneuve d'Ascq, mes ennuis commencent au carrefour au bas de la rue Jeanne d'Arc : la rue Parmentier ressemble à un patchwork de bitumes de couleurs et surtout de hauteurs différentes. Boulevard Schuman, les bouches d'égout dépassent au milieu de la toute nouvelle bande cyclable (bande cyclable souvent transformée en parking sauvage devant la poste, la boulangerie, et ironie suprême devant la station de métro Mairie-de-Mons, sous les fenêtres de la police municipale). Un peu plus loin, sur cent mètres devant la piscine rue Lacordaire, c'est une reproduction de la piste en tôle ondulée du Salaire de la peur, gracieusement offerte par une entreprise qui a mal refermé une tranchée. Au retour, devant la mosquée, la moitié de la chaussée est effondrée de quinze centimètres, sans doute à cause du gel et du poids des bus

et des camions ravitaillant le Lidl du coin. À Villeneuve d'Ascq, les pistes et bandes cyclables sont très souvent rendues impraticables par les flaques d'eau ou l'accumulation de branches, feuillages et marrons, et toujours dangereuses aux carrefours et autres ronds-points. La palme revenant à celle qui borde à l'ouest le boulevard de l'Ouest, entre Cora et le cimetière d'Hellemmes.

Mais l'espoir subsiste. Le rond-point au bout de ma rue, à Mons était un vrai piège à vélos : les pavés étaient disjoints par le gel et mon fils en a été victime en allant au collège. En novembre 2014, les services de voirie ont supprimé ce point noir au profit d'un magnifique enrobé scintillant la nuit, peut-être un peu glissant sous la pluie et certains nids-de-poule particulièrement redoutables pont du Lion d'Or ont disparu.

Philippe Roelandt

Stationnement vélo dans les zones commerciales de Villeneuve d'Ascq

Le stationnement représente un enjeu majeur pour les cyclistes (cf. dossier stationnement, *Heurovélo n°71*). Dans les zones commerciales, l'offre de stationnement vélo est généralement inexistante ou inadaptable : on y retrouve les traditionnels dispositifs d'accroche de type « pince-roues » qui ne permettent pas d'attacher le cadre et la roue avant de son vélo avec un antivol en U. Heron Parc et V2 à Villeneuve d'Ascq n'échappent pas à la règle. Alors que les automobilistes accèdent et stationnent facilement dans ces espaces privés, les cyclistes sont contraints à des détours pour trouver un malheureux poteau, ou avec un peu de chance un arceau installé par la commune sur l'espace public. Nous recevons régulièrement des retours d'adhérents évoquant leur difficulté à stationner sur ces zones.

Face à ce constat, Droit au vélo a proposé à deux étudiants en master 2 « Développement soutenable » à Sciences Po Lille de réaliser une étude en matière de stationnement vélo sur V2 et Heron Parc. À l'issue de trois mois de rencontres, recherches et visites de terrain, ils viennent de nous fournir les résultats de leur étude. Leur rapport comprend un

diagnostic de la réglementation en vigueur, un état des lieux de l'offre existante en stationnement vélo sur les deux sites et des recommandations en termes de stratégie à adopter afin de développer une offre de stationnement adaptée aux besoins des cyclistes. Grâce à ce travail, nous avons rencontré les gestionnaires des deux centres commerciaux et devrions prochainement identifier ensemble les besoins et actions prioritaires à mener, avec en premier lieu le remplacement des « pince-roues » par des arceaux.

Nous espérons que cette expérience pourra être reconduite dans d'autres zones commerciales où les cyclistes rencontrent les mêmes problématiques. Vous ne pouvez pas stationner votre vélo correctement devant les commerces que vous fréquentez ? Droit au vélo tient à votre disposition un modèle de courrier prêt à l'emploi à adresser aux commerces n'offrant pas de dispositif de stationnement vélo adapté. N'hésitez pas à nous contacter pour que nous vous le fassions parvenir.

Chloë Grépinet

Droit au vélo lauréat des Trophées 2014 de la Fondation Norauto



Le film d'animation réalisé par Droit au vélo a remporté le prix « sécurité routière » des *Trophées de la Fondation Norauto* en novembre dernier. Ce nouvel outil pédagogique qui sensibilise les enfants aux bons comportements à adopter à vélo en ville (cf. *Heurovélo N°76*, p.4) rencontre un succès certain dans le cadre des actions de vélo-école que nous menons auprès des scolaires. De plus, Nous avons par ailleurs reçu des retours positifs de diverses structures

(associations membres de la FUB, collectivités...) très satisfaites de l'existence de ce film, qui pour certaines l'ont déjà utilisé et apprécié (à Wasquehal, Chalons-sur-Saône, Amiens, Sceaux, Rochefort...).

Pour rappel, la vidéo est téléchargeable gratuitement sur le site Internet de Droit au vélo, droitauvelo.org

Chloë Grépinet

On compte les cyclistes, mais pas que...

8 heures du mat', j'ai des frissons, je claque des dents et je monte le son (« le groupe des six », un de mes classiques préférés), installé au poste d'observation.8h01, ça commence bien si ça continue à ce rythme... 8h03 – 8h08 (3 dans la même minute, va falloir se calmer, là !). 8h11 (2) – 8h12 (2) – 8h16 – 8h20. Bilan du premier tiers-temps 11 passages (2 sens confondus, mais j'ai le détail si vous voulez...), Dr : « dites 33 » à l'heure. Passage d'une blonde dégingandée avec un chiwawa (en fait un « chie-partout » des crottes qu'elle ne ramasse pas... Ah, si Martine était là, elle verbaliserait, c'est sûr!). La dame est suivie de près (anguille sous roche?) par un homme d'âge mûr en sur-poids sévère tiré par son teckel à poils ras (à suivre). Le « durillon de comptoir » de la rue Gambetta sort pour la 1^{er} fois de la journée du *Palais de la Bière* (faut que j'envisage un comptage spécifique sur une journée!). 8h21 – 8h23 – 8h24 – 8h25. Bilan à la mi-temps : 15 (on faiblit un peu, mais à peine...). 8h31 – 8h34 – 8h35 et arrive le camion de livraison pour le *Carrefour City*. Stationnement en double-file qui bloque intégralement la voie dans le sens VdA – Lille. La voiture du gérant est reculée et mise en double-file un peu avant le camion pour dégager la place pour le déchargement – 30 mètres de bloqués en

double file jusqu'à 9h03. Passage, « à bride abattue » d'un handicapé sur son siège électrique. A noter, dans les minutes qui suivent 2 poussettes – avec pousseuses et passagers. Mais revenons à nos moutons, euh pardon, à nos vélos ! 8h41 – 8h47 - 8h49 – 8h51 – 8h52 et, [la:st bnt not 'li:st], 8h59 le 24^e passage, sauvé par le gong. Au total, 24 à l'heure, voilà ce que c'est que de démarrer trop vite, on tient pas la distance... Je vais enfin aller pouvoir me faire un p'tit café... Euh, non, d'abord faire le compte-rendu à Monsieur le Responsable en chef, euh non, « Chargé de Concertation » – c'est plus class', Sébastien Torro-Tokodi qui a dit qu'il fallait pas traîner ! Au passage, j'ajoute quelques rubriques à la fiche de compte-rendu que si elles vous gênent, vous le dites et je les enlève ! Ah oui, j'ai aussi fait un comptage pour la rue Gambetta vers la rue Salengro (sens unique) et aucun passage ni dans un sens ni dans l'autre... Et, gâteau sur la cerise, comptage pour la rue Kléber (double sens au croisement avec la rue Salengro) avec un passage dans le sens Salengro – Kléber). Si vous pouviez me préparer deux feuilles séparées pour ces deux comptages...

Alain Thirel

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 Droit au vélo et recevrai le journal l'Heurovélo et ma carte d'adhérent-e pour l'année en cours

- Adhésion individuelle : 14 €
- Chômeur/étudiant : 8 €
- Couple : 25 €
- Famille : 25 € + 1 € par enfant
(3 personnes : 26 € ; 5 personnes : 28 €)
- Famille monoparentale : 14 € + 1 € par enfant
- Membre de soutien > 25 €
- Association : 25 €
- Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'Heurovélo" : 8 €
- Je souhaite participer aux activités de l'ADAV (précisez éventuellement)
- Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de€ à l'ordre de L'ADAV. Je recevrai un reçu fiscal.

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Code postal : Ville :

Profession :

Téléphone :

Courriel : @

Date de naissance :

Val'Roq du 27 juin au 10 juillet 2015



L'antenne valencienne de l'ADAV et l'association valencienne « Citoyenneté Routière » sont partenaires dans l'organisation d'une randonnée qui doit relier, à vélo, les villes de Valenciennes dans le Nord et Roquemaure dans le Gard, dans les premiers jours de l'été.

La présentation officielle de cette randonnée de douze jours se fera à partir de la place d'Armes de Valenciennes le samedi 27 juin 2015. Après une journée récréative destinée à l'information du grand public sur les déplacements doux et la sécurité routière, une vingtaine de cyclistes s'élanceront dès le dimanche 28 pour un parcours de 870 km dont 50% sur des voies vertes et jalonné d'étapes de 70 à 100 km.

À noter que le dimanche 28 juin, l'ADAV organisera une boucle d'une trentaine de km pour accompagner les participants de « Val'Roq », au moins jusqu'à Quesnoy.

La ville de Roquemaure sera atteinte le vendredi 10 juillet.

Pourquoi cette date ?

Parce que c'est le 10 juillet 1995 – 20 ans – qu'un

autocar descendant en Espagne s'est renversé sur les rails de sécurité de l'autoroute A9, à la hauteur de Roquemaure. L'accident qui a fait 23 morts – essentiellement des jeunes de 15 à 20 ans – est à l'origine du renforcement des dispositifs de sécurité pour les transports en commun sur route et notamment, sur l'obligation du port de la ceinture étendue aux autocars.

L'association Citoyenneté Routière veut profiter des départs en vacances sur les routes du Sud pour communiquer sur une loi votée il y a douze ans, et qui trop souvent, reste peu appliquée.

Son message : « En autocar aussi, la ceinture sauve des vies ».

De Beaune à Roquemaure, la randonnée sera accompagnée par l'« Opéra-Bus », autre réalisation valencienne destinée au lien social par la diffusion de la culture. Ainsi, un autocar ayant semé la mort, il y a 20 ans, sera remplacé par une salle de spectacle ambulante destinée à répandre la détente, la joie, l'information et le civisme.

Gérard Zabé

Le procès

Station de métro République. Un dimanche après-midi. Je marche en direction des escaliers qui descendent aux quais, une main sur le guidon relevé de mon vélo pliable. La selle du vélo est rabaisée, ce qui lui donne une allure de trottinette. Quand les circonstances le permettent, je préfère achever de replier mon vélo dans l'enceinte (a priori) sécurisée de la station, sous l'œil bienveillant des employés du métro, plutôt qu'à l'extérieur. Des cris retentissent soudain dans mon dos. Je jette un coup d'œil par-dessus mon épaule : un individu se dirige vers moi d'un pas décidé et me prend violemment à partie : « T'entends pas quand on t'appelle ! ». Un instant plus tard, il s'empare de mon pass'rythmo (titre de transport qui me permet pour 52 euros par mois de voyager de façon illimitée, et « l'esprit tranquille ») et me déleste, sans que je puisse m'y opposer, de la bagatelle de deux cents euros. Je viens d'être verbalisé par un agent contrôleur pour « Transport d'objet dangereux ». Le dangereux objet en question étant mon vélo pliable. Mes protestations auprès du supérieur hiérarchique de l'agent, également présent sur les lieux ce jour-là, ont été reçues avec indifférence, voire mépris. Mes plaintes et demandes d'explications à la société Transpole par voie postale et numérique n'ont reçu aucune réponse directe – les seuls courriers de Transpole que j'ai reçus étant des lettres de rappel et des menaces d'augmenter la somme en cas de non respect de la date de paiement. La qualité d'accueil « physique » du service contentieux, situé à Marcq-en-Barœul, mérite au passage d'être notée : dans une pièce rectangulaire aux murs blancs, équipée de caméras de surveillance, une feuille A4 collée à un mur avec un bout de ruban adhésif vous informe que « Votre présence a été détectée » et qu'« Une sonnerie va retentir pour vous appeler ». Il y a un peu de monde mais l'attente est longue. La sonnerie finit par retentir pour moi. Une

porte s'ouvre, donnant accès à un vestibule étrié, où une employée réfugiée derrière une vitre blindée se contente d'enregistrer votre demande, avant de vous conseiller... d'écrire au siège de la société. L'avocat de la Mairie de Lille ne m'a pas été d'un grand secours : il n'est pas parvenu à interpréter clairement les textes constituant le règlement édicté par la société Transpole et m'a conseillé de céder avant de voir le montant de mon amende doubler. Finalement, à l'issue d'un entretien téléphonique avec le service contentieux, on m'accorde la possibilité de payer l'amende en trois fois. Trop aimable.

Rue Gosselet, un mercredi après-midi. Je franchis pour la première fois les portes d'une grande bâtisse devant laquelle je suis pourtant passé de nombreuses fois. Dans le vaste hall d'entrée aux murs couverts de cartes monumentales de la région, une employée m'accueille avec bienveillance, puis me désigne en souriant un grand escalier de bois massif menant aux étages supérieurs. Je me perds un peu, me mets à arpenter les couloirs du dernier étage, poussant les portes entrouvertes qui se présentent devant moi et visite des salles aux dimensions variées, servant de salles de réunion pour les associations présentes, et dont les murs sont flanquées de larges fenêtres qui offrent une vue d'ensemble des bâtiments alentour. Je finis par atteindre

la bonne porte. Quatre lettres y sont apposées : ADAV. L'association Droit au vélo. Une découverte faite sur Internet, près d'un mois après ma mésaventure dans le métro. Je viens chercher des informations, sans trop y croire. Plusieurs membres de l'asso sont présents sur place. Ils me reçoivent très aimablement et – chose inespérée – ils écoutent mon histoire avec attention ! Je les embrasserais presque. Ils partagent totalement mon sentiment d'injustice et vont faire de mon affaire leur préoccupation. Les actions menées par l'ADAV ont par la suite été tout à fait remarquables : les membres de l'association n'ont pas cessé d'interroger les services de Transpole, tout en me tenant constamment informé du progrès de la situation. Mi-décembre, miracle : je reçois un appel téléphonique de l'ADAV qui m'annonce que Transpole annule son PV et me rembourse. Ce procès kafkaïen se termine comme un conte de Noël : il montre la manière originale dont la société Transpole traite ses usagers et leurs réclamations et illustre avec force les mérites de l'entraide et de la solidarité. Cette petite histoire démontre enfin la nécessité des associations dans la vie citoyenne, précisément parce qu'il y a des choses que personne d'autre ne serait capable ou ne voudrait se donner la peine de faire.

Karim Belmokh

INFRACTION SUR LA LIGNE METRO LIGNE 1
ARRET LILLE REPUBLIQUE BEAUX AR
A LILLE CONTROLE APRES LE TRANSP
INFRACTION CONSTATEE CIRCONSTANCES AGGRAVANTES
CODE 64 ENTREE DANS UNE VOITURE AVEC UN OBJET DANGE

Extrait du PV (à noter : les mots sont coupés dans la version originale également)

Béthune : aménagement du rond-point Saint-Pry

L'ADAV a découvert, comme beaucoup, dans la presse du dimanche 10 août 2014 que des travaux très importants étaient entrepris au rond-point Saint-Pry dans le « but de fluidifier la circulation des véhicules » et donc au détriment des déplacements des piétons et cyclistes. Or ce point, principal moyen de communication entre le Mont-Liébaud et le centre-ville, est un des principaux points noirs de la ville, pour les cyclistes et piétons.

Après sollicitation du conseil général et de la Ville, une réunion de concertation a eu lieu très rapidement.

Des aménagements demandés ont été réalisés rapidement : élargissement des passages piétons pour intégrer le passage des cyclistes,

remplacement des zébras rue du Maréchal Juin par des bandes cyclables. Par contre plusieurs aménagements acceptés n'ont toujours pas vu le jour, comme la mise en place de bordures à zéro pour l'accès aux pistes cyclables, la mise en place de panneaux clignotants « attention passage piétons » aux différents passages piétons, l'installation de barrières de séparation à proximité des passages piétons (pour que les automobilistes se rendent mieux compte qu'ils ne sont pas seuls), la peinture au sol des cheminements vélos.

L'ADAV, après avoir réalisé, sous l'impulsion de Christophe Abraham, trois séances de comptage aux heures de pointe (il passe plus de 50 piétons et plus de 40 cyclistes à l'heure), s'inquiète toujours de la possibilité pour les

véhicules venant de Lillers de pouvoir passer sur la droite pour le Mont-Liébaud, sans avoir à passer dans le giratoire. Elle craint que des piétons ne soient cachés par les véhicules (principalement poids lourds) arrêtés sur la file de gauche et soient accidentés par des véhicules roulant trop vite sur la file de droite. Elle maintient sa demande que les deux files passent par le rond-point, car cela améliorera la sécurité des usagers les plus fragiles, sans diminuer en rien la fluidité du trafic, selon les relevés et observations effectués.

Enfin, à moyen terme, l'ADAV demande que la vieille piste qui ceinture le giratoire et qui se confond avec le trottoir piétons, soit élargie.

Daniel Doullens

Correspondant ADAV du Béthunois

Une nouvelle antenne de l'ADAV à St-Omer !

Le 18 décembre dernier, plus de 40 personnes se sont retrouvées dans une salle de la Maison des associations de Saint-Omer. L'objectif : créer une antenne locale de l'ADAV pour promouvoir le vélo dans l'agglomération audomaroise.



Utilisateur au quotidien du vélo pour aller au boulot ou faire mes courses, cela fait un moment que je souffre du manque d'aménagements et du sentiment d'insécurité face à la place dominante donnée à la voiture sur le territoire. J'ai rencontré début octobre Sébastien, salarié de l'ADAV, puis j'ai participé à une formation des correspondants locaux : l'énergie des bénévoles et des salariés de l'association m'a gagné et m'a convaincu qu'il est possible de faire bouger les choses ! Nous avons préparé la réunion de création de l'antenne avec Émeline et Joël, deux bénévoles du territoire et nous avons été très satisfaits de constater l'intérêt des habitants pour les déplacements à vélo ! Après avoir présenté l'ADAV et le rôle d'une antenne locale, nous avons laissé à chacun l'occasion de s'exprimer :

- Sur leurs motivations à utiliser le vélo. Pour les participants, *les déplacements quotidiens à vélo permettent un gain de temps et des économies. Faire du vélo, c'est agréable et bon pour la santé ! Sur un vélo, on profite plus de sa ville, des paysages... Moyen de transport non polluant, le vélo est bon pour notre environnement.*
- Sur leurs difficultés. C'est le manque d'aménagements qui a été souligné : pistes et bandes cyclables, parkings... La circulation et la place importante de la voiture font peur, tout comme le risque de se faire voler son vélo. Les sens interdits du centre de Saint-Omer obligent à faire des détours qui n'incitent pas à la pratique du vélo.
- Sur leur envie de développer le vélo. Les participants souhaitent faire évoluer les mentalités pour que davantage de personnes considèrent le vélo comme un mode de déplacement en ville. Ils souhaitent aussi pouvoir relayer leurs demandes auprès des collectivités locales pour des aménagements adaptés. Le vélo apparaît comme une alternative à la voiture qui cause aujourd'hui de nombreux problèmes en ville : saturation, stationnement, bruit, pollution... Développer le vélo, c'est imaginer une ville plus agréable. Enfin, le vélo est un outil de préservation de l'environnement et de lutte contre la pollution.

Ça y est : l'antenne de l'ADAV à Saint-Omer est née ! Dès janvier, trois groupes de travail se réuniront. Le premier sera chargé d'animer et de coordonner l'antenne : communication, liens avec les services techniques et les élus, veille sur le territoire... Pour le second, il s'agira de

préparer et réaliser un état des lieux du territoire : diagnostic des équipements cyclables existants, repérage des itinéraires qui nécessitent des équipements et propositions d'aménagements. Enfin, le troisième groupe de travail planchera sur les actions de sensibilisation à mener auprès des habitants.

Bref, il y du pain sur la planche mais 18 bénévoles motivés se sont inscrits pour participer à ces groupes !

L'arrivée de l'ADAV à Saint-Omer coïncide avec l'étude menée par la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer (CASO) sur la création d'un plan d'urbanisme intercommunal. L'étude montre l'ancrage fort de la voiture et la nécessité de développer des modes de déplacement doux ; d'autant plus que plus de la moitié des déplacements font moins de 3 km sur le territoire. La CASO a organisé plusieurs réunions publiques début décembre pour interroger les habitants sur leur vision de l'avenir de l'agglomération. Beaucoup de participants ont critiqué l'inexistence ou le manque d'entretien des aménagements réservés au vélo et leur envie de faire du vélo !

Les élus et les techniciens des collectivités locales affichent leur volonté de développer la place du vélo et d'associer l'ADAV à cette réflexion. L'adjointe au maire de Saint-Omer chargée du développement durable, que nous avons rencontrée avec Michel et Sébastien, indique : « *On adhère à 200 %. Il faut faire changer les mentalités. Les déplacements à vélo ont une place dans le centre-ville : tout le monde peut cohabiter* » (propos repris dans la Voix du Nord).

À suivre donc...

Rémi Manier,

Correspondant local de l'ADAV St-Omer
saintomer@droitauvelo.org
Sur Facebook : Adav Saint-Omer



L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

ANTENNE ARRAGEOISE

CUA

17 septembre : RDV avec M. Rappeneau, président de la CUA, pour faire le point sur notre partenariat. L'apport de notre association est reconnu mais l'état des finances de la CUA ne permet pas d'envisager de grandes avancées ces prochaines années ! M. Rappeneau s'engage toutefois à ce que l'ADAV soit mieux associée aux projets. Il donne aussi son accord pour généraliser les cédez-le-passage aux feux. Le montant de notre (petite) subvention est discuté. Une baisse de l'ensemble des subventions sera effectuée mais il admet qu'au regard de notre travail cette règle générale n'est pas forcément adaptée... Discussion également pour développer l'atelier vélo et sur la recherche d'un local plus adapté. MA, OJ, PT.

2 octobre : Rencontre avec les services de la CUA pour définir les besoins pour un nouveau local pour l'atelier. PT.

7 novembre : Prise de contact avec Gauthier Osseland, conseiller municipal délégué à la mobilité. La discussion permet de faire un point d'étape des efforts engagés par la Ville lors de la dernière mandature en faveur des déplacements cyclables. Les projets en cours sont évoqués, les axes de travail futur aussi (extension de la zone 30, expérimentation des cédez-le-passage cyclistes au feu). La Ville exprime son souhait d'organiser un grand événement de promotion des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle en début de printemps. L'ADAV propose donc d'avancer la date de sa traditionnelle fête du vélo et de l'intégrer à l'événement. OJ

3 décembre : Rencontre avec Mme Rossignol, vice-présidente de la CUA, pour aborder le montant de la subvention allouée à l'ADAV. Une nouvelle baisse de 10 % est confirmée même si notre travail est reconnu. Il nous est suggéré de développer les prestations face à la baisse des subventions d'exploitation des collectivités. MA, OJ.

Saint-Laurent-Blangy

27 août : Rendez-vous avec le maire pour aborder le principe d'un partenariat avec la Ville. Accord de principe notamment pour des actions auprès des scolaires dans le cadre des nouvelles activités périscolaires (NAP) et sur le fait de nous associer aux projets de voirie de la ville pour y intégrer le vélo. Un projet de convention doit être travaillé conjointement. MA, PT.

23 septembre : Nouvelle rencontre pour présenter les actions susceptibles d'être réalisés dans le cadre des NAP et sur le développement des infrastructures cyclables. MA, JP, PT.

ANTENNE AUDOMAROISE

24 octobre : Prise de contact avec le futur correspondant local pour ce secteur, qui souhaite faire évoluer les mentalités au vu du potentiel du territoire composé de petites villes proches les unes des autres. RM, STT.

1^{er} décembre : rencontre avec la chargée d'études Mobilité à l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Saint-Omer. Échanges sur les études sur la mobilité menées sur le territoire et sur les perspectives de développement des modes de déplacements doux. Des collaborations possibles avec l'ADAV notamment en ce qui concerne la vélo-école. RM.

4 décembre : Participation de Rémi à la réunion de concertation sur le PLUI organisée par la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer (CASO). De nombreux habitants se sont exprimés pour demander plus d'aménagements cyclables. Bonne écoute des élus et techniciens de la CASO qui affichent leur volonté de développer la place du vélo et d'y travailler avec l'ADAV. RM.

18 décembre : Réunion de création de l'antenne. Une cinquantaine de personnes présentes, dont des journalistes, des élus et des techniciens des collectivités locales. EL, RM, STT.

Saint-Omer

4 décembre : État des lieux cyclable du centre et des connexions avec les villes voisines. 1^{er} rencontre avec les adjoints délégués au cadre de vie et à l'environnement de la Ville. Un premier travail de repérage des points noirs et des propositions d'aménagement à court, moyen et long terme pourront leur être transmis. MA, RM, STT.

ANTENNE BÉTHUNOISE

Béthune

9 septembre : Réunion d'adhérents. Point sur les contacts avec la municipalité de Béthune et les travaux du giratoire Saint-Pry, bilan de la participation de l'ADAV au salon des associations du 6 septembre, demandes d'installation d'arceaux de stationnement vélo, semaine européenne de la mobilité, sur les prochaines balades vélo, inauguration du « Busway » entre l'IUT et l'hôpital de Beuvry, étude de projet cyclable de la RD945 avec le CG62 entre Lestrem et Béthune, enquête du SMT sur le Plan Local d'Urbanisme, opération éclairage du 4 novembre.

14 novembre : RDV avec le maire pour présenter nos souhaits. Notre apport est reconnu mais le développement de la place du vélo devrait s'inscrire dans une réflexion plus large qui vise à élaborer un nouveau plan de circulation. Dans cette attente, accord pour associer l'ADAV aux projets de la ville et répondre aux demandes ponctuelles pour améliorer la circulation des cyclistes. MA, DD, BH.

ANTENNE BOULONNAISE

Boulogne sur Mer

18 septembre : Rdv avec le mensuel Tous Azimuts pour un article visant à faire connaître l'ADAV et promouvoir le vélo. PH.

28 septembre : Participation à l'organisation de la Route de l'énergie (promotion des énergies renouvelables citoyennes par un parcours vélo de Lille à Boulogne). Participation de membres de l'antenne boulonnaise à ce parcours. Stand d'information et marquage à l'arrivée. PH, JP.

16 octobre : participation à la réunion finale du copil du PDU de la CAB à Wimille. Un schéma directeur cyclable est prévu dans le PDU. PH.

23 octobre : RV avec la chargée de mission mobilité de la CAB pour présenter l'antenne boulonnaise et les activités de l'association, et être mis au courant des projets en matière de déplacements doux. MA, STT, PH.

27 novembre : participation à un atelier mobilité dans le cadre du projet européen NISTO organisé par la CAB. STT.

1^{er} décembre : réunion de l'antenne. Repérage des souhaits de stationnements vélo sur Boulogne et des cheminements cyclables dangereux et de ceux alternatifs plus accessibles. PH.

8 janvier : réunion de l'antenne. Préparation d'un événement sur le vélo au printemps. PH.

ANTENNE DUNKERQUOISE

16 septembre : Stand d'information dans le cadre de la Semaine de la Mobilité à destination des agents de la ville de Dunkerque. Présentation par la Ville d'une carte des temps de parcours à pied et à vélo. Marquage des vélos contre le vol par la Maison de l'Environnement. STT.

23 septembre : Rencontre avec la chargée vélo de la CUD pour faire le point sur les projets en cours. Décision d'augmenter la fréquence des réunions concernant les aménagements cyclables afin de recueillir au maximum les avis de l'ADAV. MA, JP, Sébastien Triquet, STT.

1^{er} octobre : Prise de contact avec la nouvelle élue au vélo de la ville de Dunkerque pour échanger sur les chantiers en cours et faire part des demandes de l'ADAV. MA, ST, STT.

8 octobre : Présentation par l'ingénierie de la CUD d'un projet de référentiel des aménagements des espaces publics auquel nous proposons d'intégrer nos recommandations en termes d'aménagements cyclables. MA, STT.

13 novembre : Suite à la réunion du 8 octobre, présentation des guides sur les aménagements cyclables réalisés conjointement entre l'ADAV et Lille Métropole et le CG 62. L'approche est de partager les principes d'aménagements que l'ADAV défend avec la CUD, les bonnes expériences partagées avec nos divers partenaires institutionnels. MA.

9 décembre : Intervention à une matinée organisée par le CEREMA pour échanger sur l'aménagement de trottoirs traversants et pistes sur trottoir. STT.

11 décembre : Copil Politique cyclable de la CUD. Présidé par le VP aux Transports. Intérêt croissant pour la bonne intégration du vélo dans les aménagements de voirie. Engagement de la collectivité d'associer plus systématiquement l'ADAV aux projets. MA, STT.

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNE LILLOISE

Baisieux

29 septembre : Prise de contact avec l'adjoint en charge de la circulation pour présenter notre structure et faire part de nos besoins sur la commune. Accord pour que l'on porte nos demandes (double-sens...) auprès de Lille Métropole qui instruit les demandes et réalise les aménagements. MA.

Hellemmes

7 novembre : Rencontre d'un membre du collectif d'habitants « Tous Voisins » situé au sud de la commune. Échanges autour des demandes que le collectif a fait parvenir au maire, qui appuie pour la plupart les demandes de l'ADAV (installation d'arceaux, double-sens cyclables, cédez-le-passage cycliste au feu...). CG, LR.

12 novembre : opération éclairage / marquage devant l'espace des Acacias. JP, LR.

24 novembre : GTV. Retour sur les actions de sensibilisation au respect du code de la route portées par la Ville depuis début octobre (distribution de 96 flyers relatifs au respect des sas et bandes cyclables par des médiateurs Citéo), les forces de l'ordre procéderont à des verbalisations dès janvier ; étude en cours sur l'installation de panneaux de cédez-le-passage cycliste au feu ; demande de la Ville et de l'ADAV de matérialisation généralisée de sas vélos aux feux ; point sur les arceaux vélo (présentation par la Ville de la liste des emplacements retenus pour l'installation de 20 arceaux, et l'ADAV signale plusieurs arceaux inutilisables car implantés trop proches d'un mur) ; demande de la Ville de jalonnement d'itinéraires cyclables vers les villes voisines ; point sur les études de double-sens cyclables (celles des rues Dordin et Faidherbe entre Jacquard et Jeanne-d'Arc ont été validées par la Ville, d'autres études restent encore en cours d'arbitrage politique) et demande d'étude sur la rue Chanzy côté Lille ; demande de la Ville d'installation d'une station V'lille sur le quartier de l'Épine ; souhait de la Ville d'organiser un événement de communication et de promotion du vélo ; point sur le succès de la première ligne de pédibus. CG, LR, STT.

28 novembre : Rencontre entre un collectif d'habitants d'un quartier d'Hellemmes et le maire. CG, LR.

Lambersart

6 novembre : Opération éclairage au bas de la passerelle du Colysée. PhD, JR.

Lille

8 octobre : groupe de travail pour lancer une opération « mes courses à vélo » avec les commerçants lillois. Partenaires : ville de Lille, Transpole, FLCAS. JB, JP.

14 octobre : GTV. Stationnement : un repérage de 100 implantations a été effectué avec les services, comprenant le remplacement de ceux retirés lors des travaux de réfection intervenus pendant l'été. Une meilleure coordination entre les services de Lille Métropole et de la ville est souhaitée pour éviter le retrait dans certains cas. Double-sens cyclables dans les zones 30 : l'aménagement des rues présentant des largeurs de moins de 3,50 m avait été suspendu sur décision du maire. Après étude de situations problématiques, cette suspension a été levée. Le quartier des Bois-Blancs a été intégralement équipé hormis la rue de Bergues. Moulins : le secteur compris entre les rues d'Arras et de Douai sera intégralement équipé de dsc. Suppression des places à cheval sur le trottoir. Attente de l'avis du conseil de quartier. Fives : la rue Mirabeau sera équipée prochainement et la rue Coustou est en attente de comptages de vitesses et de flux. De manière générale, demande d'une expérimentation de DSC dans

des rues à moins de 3 m sans refuge. Les dernières réalisations en zone 30 devraient être effectives en 2015. Rue du Faubourg-d'Arras : présentation de scénarios avec couloirs bus/vélo. Rue Javary : projet d'une piste cyclable toujours à l'ordre du jour, qui pourrait être réalisée en 2015. Lille Métropole doit faire des propositions pour l'intégration d'une traversée cyclable au niveau du carrefour à feux du pont de Fives le plus proche du Grand-Palais. Demande de continuité des bandes cyclables sur les rues Brûle-Maison et Gosselet. Avis demandé au service Transports en raison des passages de lignes de bus régulières sur une partie de l'axe. V'lille : pas d'extension prévue, mais possibilité de déplacer les stations les moins fréquentées pour en créer de nouvelles. Porte des Postes : nous demandons que la piste nouvellement créée soit prioritaire, un avis favorable ayant été formulé par le CEREMA. CG, STT.

4 novembre : Réunion avec les adhérents pour le secteur de Lille. Présentation des projets en cours et nombreux échanges sur les pratiques actuelles et les évolutions souhaitées pour améliorer la situation des cyclistes. CG, STT.

18 novembre : opération éclairage pont de la Citadelle. CaG, HC, JP.

9 décembre : GTV. Absence de l'élu référent, les points abordés nécessitent donc d'être tranchés ultérieurement. Collège de Moulins : présentation d'un projet de réaménagement partiel de la rue d'Arras qui ne prend pas en compte le vélo. Nous souhaitons pouvoir formuler des propositions plus adaptées, l'aménagement devant être réalisé à la prochaine rentrée de septembre. Moulins : une réunion technique spécifique doit être programmée avec les services de l'urbanisme pour être en adéquation avec les demandes du GTV. Quai Hégel : les travaux de réalisation d'une continuité de la voie verte jusqu'à l'avenue de Dunkerque commenceront au 3e trimestre. Nous insistons pour que le revêtement soit traité de façon plus adaptée pour un usage cycliste et PMR. Avenue de Dunkerque : le projet de requalification entre Port de Lille et avenue de Soubise est soutenu par l'ensemble des élus, mais son financement n'est pas encore défini. Rue Brûle-Maison : avis défavorable du service Transports au prétexte que les bus risqueraient de mordre sur la bande cyclable en cas de croisement. Nous demandons à les rencontrer pour leur présenter un argumentaire plus favorable au vélo. Porte de Paris : proposition par les services de marquer des bandes cyclables. Rue Jean-Perrin : traversée cyclable spécifique demandée pour rejoindre la piste qui passe sous les voies et permet de rejoindre le Petit-Maroc à partir du pont de Tournai. Rue du Molinel : nous demandons une réalisation rapide du marquage des couloirs bus/vélo pour une sécurisation de l'axe. Stationnement : nous demandons le maintien d'un plan ambitieux (400 emplacements par an).

18 décembre : Réunion avec les services de la ville au sujet de l'édition 2015 de la Fête du vélo de la métropole lilloise. Validation du parcours de la parade dans les rues de Lille, qui aura lieu le samedi 30 mai. CG.

27 août : Terrain avec le correspondant local suite à l'installation d'un GTV avec le nouvel élu en charge du vélo, afin de réaliser un état

Lomme

des lieux et d'actualiser nos demandes en termes d'aménagements cyclables. CG, CH, STT.



4 novembre : opération éclairage. CH.

Loos

27 septembre : Rencontre de l'élu et des services de la ville en charge des projets d'aménagements cyclables. Point sur les arceaux (ceux récemment installés par la Ville et ceux qui le seront prochainement par la communauté urbaine) ; installation prochaine de l'abri à vélos V'lille au square Thomas d'une capacité de 14 vélos ; point sur les double-sens cyclables (des études seront demandées à la communauté urbaine pour les rues des Fleurs, Gambetta, Bazinghien, Calmette, Deroullers) ; l'ADAV évoque l'insécurité des cyclistes (et piétons) dans la rue Ambroise-Paré et l'avenue Guy-Mocquet ; demande prochaine d'étude d'installation de panneaux de cédez-le-passage cycliste à tous les feux de la commune. PC, CG.

4 octobre : Réunion de terrain avec l'élu en charge des travaux pour identifier la matérialisation de sas vélo aux différents feux de la commune. PC.

26 novembre : Opération marquage / éclairage Parvis de la Mairie. PC, CG, JP.

Marcq-en-Barœul

16 septembre : parcours de maniabilité pour les élèves de 5èmes du collège Lazaro. JB, HC, OD, CN, JP.

17 septembre : Remise en selle et tenue de stand dans le cadre des rencontres de la forme organisée par AG2R La Mondiale. JB, JP.

Quesnoy-sur-Deûle

19 septembre : marquage et parcours de maniabilité dans le cadre de la Journée de la mobilité. JP, JB.

24 septembre : Réunion de terrain avec les services de la ville pour identifier les emplacements d'arceaux sur la rue Belle-Croix. Point sur les double-sens cyclables récemment matérialisés : rues du Dr-Calmette et Pasteur. CG.

Ronchin

30 juillet : Prise de contact avec la chargée de suivi de l'Agenda 21 intercommunal (Lezennes et Ronchin) dans lequel figurent des actions en faveur du développement des modes actifs. Une première mesure pourrait être la mise en place d'un GTV concernant la ville de Ronchin. STT.

27 novembre : GTV. Reprise du groupe de travail, dont la dernière rencontre date de 2010. Présentation de la politique cyclable métropolitaine. Échanges autour de l'état des lieux et des pistes d'améliorations possibles en matière d'aménagements cyclables : résorption des principaux points noirs et réalisation d'aménagements cyclables prioritaires (deux axes prioritaires sont identifiés : Jean-Jaurès et Charles-Saint-Venant – Gustave-Delory –

L'ADAV Y ÉTAIT ANTENNES

Sadi-Carnot vers Lezennes) ; généralisation des double-sens cyclables ; création d'une ou de plusieurs zones de rencontre ; installation de cédez-le-passage cycliste au feu ; matérialisation de sas vélos devant les feux de circulation ; installation d'arceaux de stationnement vélo (l'ADAV fournira une liste des besoins prioritaires). La Ville souhaite mener des actions de sensibilisation de la population, des pistes d'actions en partenariat avec l'ADAV sont évoquées. CG, STT, CN.

Roubaix

26 août : Relance du GTV avec la nouvelle municipalité. L'ADAV fait part de ses demandes prioritaires (bd Leclerc et Gambetta, av Motte, bd Beaurepaire, généralisation des double-sens et des cédez-le-passage aux feux...). Bonne écoute de la municipalité qui valide après argumentaire de l'ADAV les projets initiés avec la municipalité précédente et le principe de généraliser progressivement, après débat, les double-sens cyclables et les cédez-le-passage : chaudiou sur l'av Linné et les boulevards de Lyon et de Reims, double-sens cyclables sur les rues Tassigny, Bossut et Lorrain. Une nouvelle réunion devra être programmée pour mettre à plat nos demandes et les exposer à la ville. MA, RBt.

Saint-André

12 novembre : Café urbain (atelier d'échanges sur un thème spécifique) organisé par un collectif d'habitants Café citoyen : présentation des actions de l'ADAV. Souhait de mettre en place un GTV sur la commune. STT.

Tourcoing

20 septembre : Participation de l'ADAV à l'invitation de la Ville à la semaine de la mobilité. Organisation d'une séance de remise en selle pour la population. MA, YP, FG.

24 septembre : Rencontre avec les élus en charge des déplacements et de l'éducation pour présenter l'action de l'ADAV et ses demandes prioritaires sur Tourcoing. Accord pour poursuivre nos relations dans le cadre du Groupe de Travail Vélo. MA, YP.

21 novembre : GTV, les double-sens cyclables et les cédez-le-passage aux feux étudiés par LMCU à la demande de l'ADAV sont validés mais ne pourront être mis en œuvre qu'en fonction du budget qui sera alloué pour le vélo par la Métropole. Le conseil municipal doit valider la poursuite d'une politique cyclable sur la commune. MA, YP.

Villeneuve d'Ascq

27 août : Premier contact avec les nouveaux élus de Villeneuve d'Ascq. L'ADAV expose son action et remet une liste de demandes d'aménagements cyclables qui comprend notamment le traitement du giratoire St-Ghyslain, le franchissement de l'A22 par la rue Jean-Jaurès, la matérialisation d'aménagements cyclables continus sur l'av du Pont-de-Bois, la réalisation de double-sens sur les rues de la Station, Jeanne-d'Arc, de l'Abbé-

Cousin... L'échange porte aussi sur la poursuite de notre partenariat et en particulier sur les actions menées auprès des scolaires. Volonté de poursuivre et développer ses actions vers le public. MA, EM, FD.

6 octobre : GTV, suite à la réunion du 27 août, en présence des représentants du département du Nord et de Lille Métropole, point sur les projets des deux institutions et sur les priorités de l'ADAV. Lille Métropole est en charge d'étudier les demandes qui ne pourront être réalisées qu'après l'adoption par l'institution d'un budget pour le vélo. Concernant St-Ghyslain, un comité de pilotage doit avoir lieu avant la fin de l'année. MA.

14 octobre : réunion bilan/perspectives de la convention avec le service développement durable. JP, MA.

du 3 octobre au 5 décembre : cycle de vélo-éducation avec une classe de CM2 de l'école La Fontaine. JP, CaG, JB, MD.

20 octobre : Réunion de travail entre la ville et LMCU pour développer une communication sur la mobilité active. L'idée est de valoriser et communiquer sur les cheminements spécifiques pour les piétons et les cyclistes de la ville. Proposition de travailler en priorité sur la liaison entre Hôtel de Ville et Triolo. MA.

2 décembre : Opération éclairage/marquage rue du 8 mai 1945. JP, CaG, EM.

9 décembre : Réunion sur site avec les services de la ville pour repérer la liaison Hôtel de Ville – Triolo que l'on souhaite valoriser et rendre plus visible par une nouvelle signalisation. MA.

ANTENNE MAUBEUGEOISE

9 septembre : rencontre avec l'adjoint à la vie associative et le conseiller municipal délégué aux sports pour présenter l'ADAV définir des objectifs en commun.

2 octobre : rencontre avec le vice-président de l'agglomération en charge de la voirie pour présenter l'ADAV. Nous serons associé aux travaux des services.

20 novembre : Opération éclairage/marquage en gare de Maubeuge. DDx, STT.

ANTENNE VALENCIENNOISE

Saint-Saulve

21 novembre : Intervention dans le cadre de la Semaine Mouvéat (Semaine nationale des collectivités locales pour la nutrition) organisée par l'association Les Eco-Maires. Présentation de l'argumentaire de l'ADAV en faveur du développement du vélo comme moyen de déplacement, présentation du « système vélo » et des moyens pour parvenir à développer la pratique du vélo dans le Valenciennois. CG, AL.

SITURV

4 décembre : Conseil Syndical. L'ADAV assiste au vote qui officialise le Plan de Déplacements

Urbains, auquel est inscrit le Schéma Directeur Vélo. Frédéric Bigot, AL.

Valenciennes

1^{er} septembre: Rencontre avec les services de la Ville pour l'organisation de Val'en cycles. CG, AL.

1^{er} septembre : Réunion d'adhérents. Préparation de Val'en cycles et de la pétition demandant l'application urgente du schéma directeur Vélo inscrit au schéma de cohérence territoriale du Valenciennois intitulée « Pour développer la pratique du vélo dans notre agglomération : vite, changeons de braquet ! ». CG, AL.

20 septembre : L'ADAV organise la 5^e édition de Val'en cycles. Plus de 140 participants à la parade, plus de 180 signataires de la pétition, un concours de vélos décorés, un atelier d'aide à la réparation, plusieurs stands d'information... Un bilan positif, une fois de plus, pour cet événement de communication et de promotion du vélo comme moyen de déplacement, unique dans le Valenciennois. MA, CG, JB, AL, NL, etc.

27 octobre: Opération éclairage et marquage à la gare SNCF. Les habitués du train + vélo sont toujours présents à ce rendez-vous annuel. Plusieurs adhérents bénévoles ont rendu cette action possible. Des marquages ont été effectués sur quelques vélos, des signatures recueillies pour la pétition et une couverture médiatique a été assurée. CG, AL.

18 décembre: Participation à l'agenda 21 de la Ville. Plusieurs thèmes sont proposés en débat, quatre seront retenus, dont la mobilité. Un groupe mobilité sera créé par la ville en 2015 : l'ADAV y participera, pour définir des actions concrètes à mettre en place. AL.

ANTENNE HAZEBROUCKOISE

28 août : Réunion sur le projet de politique de la Ville pour le quartier des résidences Foch et Pasteur. Les modes actifs et alternatifs devront être au cœur des réflexions. L'ouverture du quartier sur le centre-ville et la gare constituent des enjeux tout comme l'accompagnement à de nouvelles mobilités. MA.

18 septembre : Opération marquage / éclairage avec le Centre d'Animation du Nouveau Monde. JB.

2 octobre : Rencontre avec la nouvelle municipalité d'Hazebrouck. La Ville semble favorable à promouvoir le vélo et limiter progressivement la place de la voiture dans la ville. MA, RF.

8 décembre : Rendez-vous avec la maire et son premier adjoint pour demander de revenir sur la décision de ne pas faire le double-sens cyclable de la rue Nationale. Après une heure de rendez-vous, M. le maire accepte de revenir sur sa position et donne son accord pour travailler avec l'ADAV et mettre en place une concertation régulière. Le double-sens cyclable de la rue Nationale sera confirmé lors de son inauguration. MA, ER, RF.

ABRÉVIATIONS, INITIALES ET SIGLES

ARS : Agence Régionale de Santé
CERDD : Centre Ressources du Développement Durable
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CIA : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité
Copil : Comité de Pilotage
Cotech : Comité TECHnique
DSC : Double-Sens Cyclable
DSDEN : Direction des services départementaux de l'Éducation Nationale
ESS : Économie Sociale et Solidaire
GTV : Groupe Travail Vélo
MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités

PC(E)T : Plan Climat (Énergie) Territorial
PDES : Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SITURV : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Valenciennois

Initiales des représentants de l'ADAV concernés

AA : Alexis Arnaud, AL : Alain Legrand, BH : Brigitte Helle, CaG : Carine Germaneau, CB : Céline Bilasco, CG : Chloé Grépinet, CH : Christophe Her-

lin, CN : Claudine Van Nieuwenhove, DDs : Daniel Dourlens, DDx : Dominique Delcroix, DL : Denis Lefebvre, EL : Émilie Laidet, EM : Éric Maquet, ER : Erick Roussel, FD : Frédéric Devred, FG : Frédéric Gostijanovic, GW : Guillaume Wauquier, HC : Hervé de Cagny, JB : Junie Beaujean, JM : Joël Meissonnier, JP : Judaël Potonnet, JR : Jean-Marie Roger, LR : Luc Religieux, MA : Michel Anceau, MD : Michel Demazure, MV : Marc Vanmansart NL : Nicolas Lecomte, OD : Olivier Dutel, OJ : Olivier Jandot, PC : Pascal Coquerelle, PH : Patricia Hanssens, PhD : Philippe Delrue, PT : Pierre Tittlein, RBt : Raymond Bodart, RBk : Rémy Bartkowiak, RF : René Fauverque, RM : Rémi Manier, SD : Stéphane Debrunfaut, STT : Sébastien Torro-Tokodi, VF : Véronique Fafeur, YP : Yannick Paillard.

28 août : Préparation d'un module présentant les différents modes de déplacement disponibles sur l'agglomération lilloise à proposer dans le cadre des activités liées à la réforme des rythmes scolaires, avec une première expérimentation à mener sur Villeneuve-d'Ascq où intervient déjà l'ADAV via la vélo-école pour les scolaires. JP, STT.

9 septembre : Rencontre avec les nouveaux élus de Lille Métropole et les services de l'institution pour faire le point sur notre convention de partenariat et discuter des modalités de sa reconduction. Les élus nous affirment leur souhait de maintenir le partenariat ADAV-LMCU, qu'ils qualifient de très productif, à la même hauteur que précédemment, soit 90 000 euros. De même ils nous assurent de leur souhait de développer les infrastructures cyclables et par conséquent de débloquer un budget pour le vélo ambitieux afin de mettre en œuvre les préconisations de l'étude « Vers une métropole cyclable ». MA, PhD, OD, DL.

11 septembre : COTECH sur le projet de Voie Verte du Ferrain qui doit relier Halluin à Mercure sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée. L'intérêt utilitaire et non seulement « bucolique » de cette infrastructure est affirmé. Cette voie verte constitue un maillon important pour relier les voies vertes du Canal de Roubaix et de la Deûle et de la Lys. MA.

15 septembre : Cotech micro PDU Nord Lys. Réflexion avec l'ensemble des services de Lille Métropole et des villes pour envisager les déplacements futurs sur ce territoire. Pour le vélo l'axe de la voie verte de la Deûle et de la Lys doit constituer l'ossature des déplacements à vélo. MA.

15 septembre : Commission Consultative du Service Public Local Mobilité. Présentation des projets de nouvelle gestion des parkings en ouvrage à Tourcoing et du bilan annuel de Transpole, reporté en raison de l'absence d'un représentant de l'exploitant. STT.

16 septembre : Cotech micro PDU couronne sud. Réflexion avec l'ensemble des services de Lille Métropole et des villes pour envisager les déplacements futurs sur ce territoire. Le vélo se révèle comme une priorité à mettre en œuvre sur ce territoire. MA.

22 septembre : Commission Consultative du Service Public Local Mobilité. Nouvelle réunion suite au report du 15 septembre. MA.

24 septembre : Copil couronne Sud. Présentation aux élus des premiers diagnostics issus des cotech sur le territoire. MA.

24 septembre : Copil Micro-PDU Nord Lys. Présentation aux élus des premiers diagnostics issus des cotech sur le territoire. MA.

6 novembre : Villeneuve d'Ascq. Réunion de terrain avec les services de Lille Métropole pour étudier les possibilités d'aménagements cyclables pour résorber les deux points durs que constituent les franchissements du bd du Breucq à Villeneuve d'Ascq au niveau des boulevards de Mons et du Pont-de-Bois. Ces franchissements figurent parmi les 50 points durs de la métropole. MA.

13 novembre : Copil VVV du Ferrain. Nombreux débats sur la vocation (loisirs vs utili-

taire) de cet itinéraire, pour lequel il nous semble important d'assurer de bonnes liaisons avec les milieux urbains traversés afin de proposer une alternative pertinente pour les riverains qui souhaiteraient l'utiliser au quotidien. Il semble qu'un amalgame soit fait en raison du terme « véloroute » (du néerlandais Fietsroute), qui répond à une notion d'itinéraire et n'a rien à voir avec celle d'autoroute. Des acquisitions foncières seront nécessaires avant de pouvoir lancer la phase travaux. STT.

14 novembre : Copil LMCU mode doux. Présentation aux nouveaux élus en charge de la mobilité des travaux et des objectifs de l'institution sur la mobilité. Débat sur les budgets nécessaires pour répondre aux objectifs fixés par le PDU. M. Janssens, vice-président à la voirie et Mme Voituriez, conseillère déléguée à la mobilité nous assurent de leur volonté de défendre un budget cyclable suffisant pour mettre en œuvre le schéma directeur cyclable et développer les infrastructures. Ils défendront de concert ce budget auprès de l'assemblée communautaire sachant que la conjoncture actuelle est à une diminution générale des budgets... Le souhait de poursuivre le travail partenarial avec l'ADAV est une nouvelle fois affirmé. Le budget vélo et la convention avec l'ADAV passeront au conseil communautaire du mois de février 2015. MA, OD.

4 décembre : Nouveau cotech sur le micro PDU de la couronne Sud. La multiplicité des zones d'activités sur ce territoire (Seclin, Lesquin, Fâches...) demande une attention particulière pour favoriser leur desserte par des mobilités alternatives et notamment à vélo. La présence de gares TER, actuellement sous exploitées, très proches de ces zones doit être valorisée en y renforçant l'intermodalité TER+Vélo et en offrant des conditions de circulation permettant d'y accéder à vélo. MA.

18 décembre : Réunion avec le service Mobilité pour échanger sur les modalités du renouvellement de la convention pluriannuelle. Une baisse importante de la subvention de l'ADAV nous est signifiée contrairement aux engagements que nous avons jusqu'ici reçus. La convention triennale deviendra également annuelle... Un « effort » est semble-t-il demandé à l'ensemble du monde associatif. MA, STT.

CIA

17 octobre : Plénière d'installation de la commission. Présentation des compétences de Lille Métropole en lien avec l'accessibilité (dont les déplacements), approbation du règlement intérieur, modalités de fonctionnement du groupe de travail qui se réunit 8 à 9 fois par an. L'ADAV est désignée membre de la Commission au titre de la représentation d'usagers. CG.

16 décembre : Groupe de travail de la commission.

UTLS (Unité Territoriale Lille – Seclin)

29 août : À la demande de l'ADAV, réunion pour reprendre contact avec les services afin de faire le point sur les projets en cours, suite aux nombreuses réfections de voirie qui auraient pu accueillir de nouveaux aména-

gements cyclables mais n'ont pas bénéficié d'études préalables. Il est convenu de nous rencontrer régulièrement. Présentation de quelques projets en cours : avenue de Dunkerque entre le pont de Dunkerque et l'avenue de Soubise ; le projet de mise en zone 30 à Moulins des rues comprises entre celles de Douai et d'Arras. MA, CG, STT.

12 septembre : Réunion de travail sur les projets de voirie du secteur. Échanges autour du projet de requalification de l'avenue de Dunkerque à Lille (projet de bandes cyclables et pistes sur le pont) et de mise en zone 30 d'une partie du quartier de Moulins à Lille comprenant l'intégration de double-sens cyclables et proposition de supprimer la possibilité de traverser le quartier d'ouest en est en voiture via la rue de la Plaine, desservant de nombreuses écoles. MA, CG, STT.

UTRVA (Roubaix – Villeneuve-d'Ascq)

9 septembre : rencontre avec notre nouvel interlocuteur en charge des études cyclables sur le secteur pour faire le point sur les demandes de l'ADAV sur l'ensemble du territoire. MA.

UTML (Marcq – La Bassée)

15 mai : Réunion avec les services de LMCU pour faire le bilan des études / des attentes en ce qui concerne les aménagements cyclables sur le territoire de l'unité territoriale. MA.

UTTA (Tourcoing-Armentières)

22 mai : Réunion avec les services de LMCU pour faire le bilan des études / des attentes en ce qui concerne les aménagements cyclables sur le territoire de l'unité territoriale. MA.

7 juillet : Étude de différents projets de voirie. Armentières : bd Faidherbe, projet de bandes cyclables qui nécessitent la suppression de l'alignement d'arbres ; rue des Résistants, projet de pistes unidirectionnelles ; l'ADAV demande l'intégration au projet d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le pourtour du giratoire de la place de la Liberté. Neuville-en-Ferrain, mise à 30 km/h de la rue Schuman ; le double-sens cyclable ne pourra être proposé à la municipalité qu'après étude des vitesses des véhicules motorisés. Tourcoing, étude du projet de double-sens cyclable de la rue du Calvaire. MA.



Expérimentation de « chaucidou » (pour chaussée à voie centrale banalisée) sur les boulevards de Belfort, de Reims et l'avenue Linné à Roubaix



5 septembre : Repérage de la sortie à vélo qui sera proposée aux participants au Congrès des Départements et Régions cyclables qui se tiendra à Lille fin septembre. MA, CG, JP, STT.
14 septembre : Participation à la « Faites du vélo » sur l'EuroVelo n°3. Rencontre et échanges avec les services du département du Nord et de Wallonie sur les stands le long de la Véloroute. DDs, CG.
25 septembre : Participation aux Rencontres des Départements et Régions Cyclables. MA, CG, JP, STT.
26 septembre : Encadrement de la balade organisée dans le cadre des Rencontres des Départements et Régions Cyclables, entre Billy-Montigny et Lens. MA, JB, CG, JP, STT.
1er octobre : Rencontre avec Accueil Paysan autour d'un projet de sensibilisation des adhérents du réseau Accueil Paysan à l'écomobilité, au vélo et à l'offre de services à adapter aux touristes à vélo. CG.
7 octobre : Rencontre avec les services de la région autour du bilan des actions menées par l'ADAV dans le cadre de notre convention (Véloroutes et Voies Vertes, TER, lycées).
21 octobre : Rencontre des services d'Euralens avec la Mission Bassin Minier et le conseil général du Pas-de-Calais autour de l'étude de

la Chaîne des parcs qui comporte un aspect mobilité. L'ADAV rappelle l'existence de la Véloroute du bassin minier et l'inscription de ce territoire dans le schéma régional et européen des Véloroutes et Voies Vertes. Échanges autour des enjeux liés à cette Véloroute. MA, CG.
4 novembre : Prise de contact avec le nouveau directeur du SMIRT pour imaginer un partenariat, notamment concernant la cartographie collaborative qui pourrait être intégrée au futur calculateur d'itinéraire intermodal. MA, STT.
13 novembre : Opération éclairage et marquage à la gare SNCF de La Bassée. Une vingtaine d'usagers du TER ont été sensibilisés et un vélo a été marqué. CG, MV.
26 novembre : Rencontre du cabinet de conseil Sécheresse consultants, qui mène une étude sur le tourisme à vélo pour Pas-de-Calais Tourisme (Agence développement et de réservation touristiques du Pas-de-Calais). Échanges autour des objectifs et des actions menées par l'ADAV, de l'étude menée par le cabinet, des véloroutes et voies vertes du Pas-de-Calais.
16 décembre : COPIL de lancement de l'étude pré-opérationnelle de tracé Véloroute Voie Verte du Paris-Roubaix. Présentation du déroulement de l'étude. MA, CG.

3 septembre : La Couture, présentation d'un projet d'aménagement cyclable sur la RD 169. S'agissant d'une voie très étroite, sans trottoir, en milieu semi rural, il convient de sécuriser les déplacements de proximité des piétons et des cyclistes. Accord pour la réalisation d'un espace mixte piétons-vélo d'environ 2 m de large séparé de la route par une haie ou une palissade en bois. MA, DDs.
14 septembre. Participation de l'ADAV à la visite du tracé de l'EuroVelo n°4 entre Berck et la baie de Somme. MA, VF.
13 octobre : Inauguration d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la RD60 à Beaurains, en présence du président du Conseil Général. PhD, STT.
6 novembre : animation « Je roule à vélo en toute sécurité » au collège d'Aire-sur-la-Lys. JP, CaG.
17 novembre : Présentation d'un projet de giratoire à St-Pol-sur-Ternoise sur lequel une piste cyclable faciliterait l'accessibilité au lycée. Présentation sommaire du projet de véloroute entre St-Venant et Béthune. L'ADAV sera associée à la définition fine de cette section de l'EuroVelo n°5. MA.



29 juillet : Présentation par le président du département, M. Kanner, du projet de véloroute des Gueules Noires, sur une ancienne voie ferrée du Valenciennois. AL, STT.
4 septembre : Réunion avec l'UT de Lille. Point sur les cyclofiches réalisées par l'ADAV sur le secteur. Les problèmes soulevés seront transmis aux équipes d'entretien. Priorité demandée une nouvelle fois par l'ADAV pour le traitement de la rue du 8 mai 1945 à Villeneuve d'Ascq où les déformations de la piste occasionnée par les racines des arbres la rendent dangereuse. Le CG s'engage par ailleurs à nous informer de sa programmation des tapis pour y étudier la possibilité de marquage de bandes cyclables. MA.
4 septembre : Réunion à l'UT de Valenciennes pour la préparation de Val'en cycles. AL
10 septembre : Cotech RD 14 Pilaterie – Jean-Jaurès à Villeneuve d'Ascq. Présentation du projet cyclable pour résorber ce point dur majeur de la métropole. Le giratoire St-Ghyslain pourra être doté d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'ensemble de son pourtour mais cela demande de profondes modifications à la voirie actuelle. De même pour le franchissement de l'A22, les bretelles autoroutières devront être modifiées. Le traitement de la rue Jean-Jaurès répond à une problématique plus urbaine et interroge sur la place du stationnement auto. Le traitement de l'ensemble du tracé entre Saint-Ghyslain et le Sart demande un investissement de près de 2 millions d'euros. MA.
17 septembre : Avesnes / Avesnelles. Réunions sur site pour analyser les aménage-

ments cyclables réalisés autour du giratoire de la RN 2 puis à Aulnoye-Aimeries sur le pont de Ciment. Des dysfonctionnements sur les aménagements cyclables devront être corrigés. MA.
17 novembre : Rencontre avec le nouveau vice-président chargé des Transports et des Infrastructures pour échanger sur les modalités de la reconduction de notre convention partenariale. Accord pour sa reconduction pour 3 nouvelles années sous la même forme. La convention devrait passer en commission permanente fin janvier 2015. MA, PD, YP, STT.
21 octobre : Présentation du projet de pistes cyclables à Hellemmes sur la RD 146, bd de Lezennes. Les pistes du bd de Tournai seront prolongées jusqu'au giratoire « Castorama ». MA, CG.
27 novembre : Présentation pour avis de différents projets : Le Quesnoy, RD 86a/RD86, traitement des accès au parvis du nouveau pôle d'échange qui sera réalisé à la gare ; Villeneuve d'Ascq, présentation du projet de construction d'une résidence pour étudiants le long du bd de l'Ouest : nécessité du maintien de l'aménagement cyclable et de prévoir le lien avec l'avenue du pont-de-Bois ; Vicq-Quarouble – RD50a, projet de pistes cyclables sur trottoir : accord de l'ADAV pour déroger aux recommandations officielles pour faire cohabiter piétons et vélos car le contexte est très rural et les emprises limitées ; Quarouble-Rombies-Marchipont, RD50, projet de piste cyclable bidirectionnelle (2,50 m) ; RD 33, Aulnoye-Aimeries analyse des modifications à apporter au pont de Ciment ; Hallennes-lez-Haubourdin,

projet de pistes sur la partie urbaine de la rue du Gal de Gaulle. MA.
28 novembre : Réunion publique de concertation à Petite-Forêt au sujet du doublement de la RD70 entre Raismes et Petite-Forêt, c'est-à-dire la continuité du contournement nord de Valenciennes en direction de l'A23. Des aménagements pour les piétons et les cyclistes sont prévus, l'ADAV sera consultée prochainement au cours de l'étude de ce projet. NL, AL.
4 décembre : Nouvelle réunion publique de concertation à Raismes, même contenu que la précédente à Petite-Forêt. RBk, SD, NL.
17 décembre : Réunion avec les services des département, ville de Loos, Lille Métropole et des ports de Lille au sujet de la création de bandes cyclables sur l'avenue Kuhlmann et la rue Galilée et de l'installation de plateaux ralentisseurs rue Clemenceau. L'ADAV demande à ce que les bandes soient d'une largeur d'1,50 m minimum, et à ce qu'elles soient bien raccordées avec les aménagements existants au croisement Clemenceau / Galilée. Si le projet est arrêté prochainement, les travaux pourraient commencer fin 2015.
22 décembre : Copil RD 14 Pilaterie en présence de M. Manier, président du CG 59. Souhait du Département de commencer très vite les travaux. Lille Métropole, n'ayant toujours pas voté son budget et dans un contexte budgétaire tendu, reste évasive sur la hauteur de sa participation. Le Département demande la possibilité de morceler le projet. Accord pour démarrer par le giratoire St-Ghyslain et la reprise de la bretelle où s'est déroulé le tragique accident de 2013. MA, PhD.

Communauté de Communes du Pays de Mormal

9 septembre : COPIL Vélo en Pays de Mormal. Validation des tracés et cartographies proposant des liaisons et itinéraires cyclables sur le territoire. Élaboration de fiches-actions au titre du contrat régional de rayonnement touristique Sambre Avesnois. DDx, CG.

Direction interdépartementale des routes Nord (DIR Nord)

1er septembre : Rencontre avec le responsable de la DIR et son adjoint pour défendre le projet d'aménagement de la porte des Postes à Lille et notamment la réduction à une voie de circulation de la branche qui donne accès au périphérique. La DIR souhaite confirmation de LMCU que la réalisation de l'aménagement cyclable projeté n'interférera pas sur la circulation auto ! MA, STT.

Nord Tourisme

28 août : Rencontre avec les services chargés du suivi de l'étude de positionnement marketing du tourisme à vélo dans le Nord. Échange autour des activités et missions de Nord Tourisme et de l'ADAV. Celle-ci présente notamment sa mission de recensement des services aux cyclistes itinérants sur et à proximité des véloroutes et voies vertes. MA, CG.

10 octobre : COPIL « Étude de positionnement marketing du tourisme à vélo dans le Nord » : présentation finale de l'étude.

Institut d'Études Politiques de Lille

18 septembre : Présentation de la proposition de projet externe à destination des étudiants du Master Développement soutenable. Des étudiants choisissent le projet proposé par Droit au vélo : étude sur le stationnement des vélos dans les zones commerciales de Villeneuve d'Ascq. CG.

23 septembre : Rencontre avec les étudiants qui réaliseront l'étude.

MRES

19 septembre : Parking day devant la MRES, à Lille. Occupation de plusieurs places de stationnement voiture, avec stand d'information et mise à disposition d'une pompe. JB, CG.

29 septembre : Préparation de la COP 21 (Conférence of Parties) qui sera accueillie par la France en 2015. Proposition d'y inscrire des événements en lien avec le climat. STT.

8 novembre : intervention lors d'un atelier « mobilité » dans le cadre de la Journée d'Échanges entre Partenaires Éducatifs. En partenariat avec Graine Pays du Nord, le CRDTM et le CRAJEP. JP.

13 novembre : Participation à la réunion de présentation du projet d'aménagement de la friche dite St-Sauveur à Lille. Plus de 23 ha seront destinés à la construction de logements, commerces et services, où la circulation automobile sera a priori fortement contrainte. STT.

8 décembre : 1er atelier de préparation d'une contribution commune de la MRES au projet St-Sauveur via un atelier de type café urbain visant à faire émerger des propositions selon 3 thématiques retenues par la SPL Eurailille, en charge du pilotage (s'inscrire dans la ville ; habiter le quartier ; respecter santé et environnement). STT.

15 décembre : 2^e atelier de préparation de la contribution de la MRES au projet St-Sauveur, sur le même modèle que la précédente mais traitant des 3 autres thématiques (flâner et passer son temps libre ; travailler, se former, créer ; parcourir le quartier). Une dernière réunion sera consacrée début 2015 à la rédaction de la contribution. STT.

ADAV

1^{er} septembre : Point sur la refonte en cours du site droitauvelo.org. Travail sur une arborescence plus adaptée aux actions portées par l'ADAV. MA, CB, STT, GW.

3 septembre : Participation à un débat sur la transition énergétique proposé par la députée Audrey Linkenheld dans le cadre du projet de loi. Nous rappelons que le projet porté par le gouvernement fait la part belle à la voiture électrique sans prise en compte des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Nous transmettons les propositions d'amendement compilées par le Réseau Action Climat duquel la FUB est adhérente. STT.

9 septembre : Rencontre avec un chargé d'urbanisme d'Immochan, la structure gérant une partie des sites commerciaux d'Auchan, qui souhaite mieux intégrer les modes doux (modes actifs ainsi que l'autopartage, le co-voiturage et les transports en commun) dans ses projets d'aménagement de sites. Nous faisons part de nos recommandations en termes d'aménagements cyclables (voirie et stationnement).

27 septembre : Accompagnement d'une balade organisée par le Grand Huit. STT.

14 octobre : Fondation Vinci. Des pourparlers sont en cours pour imaginer les conditions de financement de certaines de nos actions. MA, STT.

15 octobre : Présentation des animations et ressources de l'ADAV lors de la journée des référents sécurité routière des collèges et lycées du Nord – Pas-de-Calais. JP, OD.

18 octobre : Broc'à vélo organisée par l'ADAV en partenariat avec l'association Vaincre la Mucovicirose à Lille, salle Courmont. Cette vente de vélos d'occasion est toujours un succès, de nombreux vélos, pièces et accessoires y sont vendus, et des vélos y sont marqués contre le vol. JB, CG, bénévoles.

3 novembre : Présentation du fonctionnement régional de l'ADAV à l'association Touscan, en réflexion sur son organisation. STT.

6 novembre : Animation cartographie auprès d'une classe de 4^e du collège Paul-Éluard à Cysoing. JP.

7 novembre : Rencontre avec des étudiants de Lille 2 qui réalisent une étude de comparaison des politiques d'encouragement à la pratique du vélo comme moyen de déplacement entre les villes de Lille et Montréal. CG, STT.

15 novembre : Formation des correspondants locaux de l'ADAV. Une quinzaine de participants, en provenance de toute la région.

19 novembre : Refonte de droitauvelo.org. Après validation du squelette du nouveau site en CA, il est convenu de proposer des explications pour chacune des thématiques abordées qui prendront l'apparence de menus déroulants, dans la perspective d'une meilleure organisation des rubriques du site. CB, STT, GW.

27 novembre : Réunion avec les bénévoles effectuant – et ceux souhaitant effectuer – des comptages de vélos manuels. À ce jour, une quinzaine de points existent ou seront relancés. CG, JM, STT.

1er décembre : Groupe de travail sur la stratégie de l'ADAV en matière de vélo-éducation. AA, MA, BH, YP, JP.

2 décembre : IEP. Participation de l'ADAV en tant qu'intervenant à une conférence sur le vélo. MA.

13 décembre : AG Droit d'vélo. Participation de l'ADAV à l'AG de cette association sœur qui œuvre sur le Douaisis. MA, PhD.

Club des Villes et Territoires cyclables

17 septembre : Journée du Club à Paris. Présentations : du projet de plan cyclable de la ville de Paris qui vise les 15% de part modale vélo à horizon 2020 (environ 5% aujourd'hui) ; de l'observatoire des modes actifs porté par le CEREMA ; du plan de modération des vitesses proposé à chaque commune de Nantes Métropole ; des mesures principales du Plan d'Actions des Mobilités Actives porté par le Ministère de l'Écologie ; de la notion de Réseau Vélo à Haut Niveau de Service. En off, de nombreuses collectivités sont inquiètes de la nouvelle place accordée à la voiture dans les discours de certains élus. STT.

16 octobre : Colloque vélo organisé par la Communauté urbaine de Strasbourg. Le rôle moteur de Strasbourg est à relativiser à l'aune des avancées constatées dans les pays voisins. Devant l'intérêt grandissant des collectivités pour le vélo, des évolutions des pratiques réglementaires sont en cours au sein des instances nationales. Intervention du bureau de conseil danois Copenhagene qui insiste sur l'importance de traiter les aménagements cyclables avec autant de soin que l'on développe les objets d'usage quotidien. MA, STT.

CEREMA

30 septembre : Participation de l'ADAV à un groupe de travail sur les PLUI. MA, STT.

17 octobre : Préparation avec le CEREMA d'une contribution à la conférence internationale Velocity qui se déroulera à Nantes en juin 2015 et qui porterait sur l'évolution du traitement des coupures autour de Lille. STT.

5 décembre : Rencontre avec le chargé Modes actifs du CEREMA pour échanger sur : la possibilité de rendre les traversées des cyclistes aux différentes branches du giratoire de la porte des Postes en cours de réalisation à Lille ; le problème de cohérence dans le traitement visuel des traversées cyclables pour lesquelles nous souhaiterions un renforcement via l'ajout systématique d'aplats verts ; la question de la cohabitation piétons/vélos sur des espaces contraints tels que des ponts ou traversées de villages ; les trottoirs traversants et la nécessité de les aménager sans bordures pour permettre un accès facilité aux cyclistes ; l'expérimentation en cours par le CEREMA de « chaucidous » (chaussée à voie centrale banalisée) à Roubaix réalisées en concertation avec l'ADAV. MA, CG, STT.

Fondation Norauto

25 novembre : Remise des trophées de la Fondation. L'ADAV est récompensée pour son film d'animation à destination des scolaires. MA, OD.

Préfecture du Nord

27 novembre : PDASR. Présentation des actions prioritaires pour 2015. Les usagers vulnérables ont subi un lourd tribut dans les accidents de la route en 2014 et leur sécurité sera un objectif prioritaire en 2015.

AF3V

27 septembre. CA de l'association à Paris dont l'ADAV est membre. MA.

L'ADAV Y ÉTAIT

CENTRE RESSOURCE RÉGIONAL EN ÉCOMOBILITÉ

27 août : Présentation d'un projet de mobilité porté par l'association les Petits Frères des Pauvres avec accompagnement de l'APES pour répondre à la problématique de l'accueil de personnes à mobilité réduite dans les transports en commun. STT.

8 septembre : Cotech PPA. Plusieurs mesures concernent la mobilité, notamment celle consistant à rendre progressivement obligatoires les PDES et PDE, d'organiser le covoiturage au niveau régional, la réduction des vitesses et des objectifs de réduction de la part de la voiture dans les PDU et PLUI. STT.

18 septembre : Séminaire final du cluster Eco²Mobility porté en France par le Pas-de-Calais, qui regroupe des acteurs de quatre pays voisins (Belgique, France, Pays-Bas, Royaume-Uni). STT.

18 septembre : Conférence Mobilité à Lens. Intervention du SITURV qui présente ses projets de nouvelles lignes de tram. Rappel du manque de prise en compte du vélo dans les projets d'aménagement, révélé par la dernière enquête ménage déplacements du Valenciennois avec une baisse de la pratique du vélo, la stagnation des transports en commun et une augmentation de la part de la voiture. Des investissements moins lourds peuvent permettre de meilleurs résultats. STT.

30 septembre : Intervention à l'atelier sur la prise en compte des modes actifs dans les PLUI organisé par le CEREMA, avec démonstration du projet de cartographie collaborative comme outil d'aide à la décision pour les collectivités. MA, STT.

1^{er} octobre : Rencontre des acteurs-relais de l'écomobilité scolaire. Demi-journée consacrée aux besoins du réseau et aux compétences des acteurs-relais. JP, STT.

3 octobre : Petit-déjeuner consacré à la mobilité organisé par l'APES à destination de ses adhérents. Une vingtaine de structures présentes pour échanger sur la situation régionale et imaginer des pistes de progrès avec l'implication des acteurs de la mobilité en ESS. STT.

21 octobre : PCT du Ternois. Point sur les projets en cours sur le territoire et état des lieux des actions programmées dans la 1^{er} édition du plan. Nous insistons sur la possibilité d'in-

tégrer des plans vélo et piétons, notamment par l'intermédiaire des PLUI qui seront obligatoires à terme, en rappelant que la moitié des déplacements en milieu rural font moins de 5 km. STT.

4 novembre : participation à Cap Climat à Saint-Laurent-Blangy. JP.

5 novembre : ESS. Rencontre avec des étudiants en Master 2 Action publique dans le cadre d'une étude portant sur les possibilités des acteurs de la mobilité en ESS. STT.

6 novembre : PCT du Calaisis. Rendez-vous téléphonique avec la chargée de suivi du plan climat pour faire le point sur les actions portées par le territoire et les projets en cours. STT.

6 novembre : PCT de Lille. Participation à une rencontre sur le climat organisée par la Ville de Lille avec pour objectif la mobilisation pour la COP21.

14 novembre : Entretien avec des étudiants de Lille 1 qui souhaitent recueillir les avis d'experts sur l'avenir de l'auto dans les villes de demain. Nous leur rappelons que selon nous les priorités doivent être concentrées sur la voiture partagée et pas seulement sur la voiture électrique, qui ne répond qu'à une partie du problème posé par la voiture en milieu urbain et en aucun cas à son omniprésence. La multimodalité, dans laquelle la voiture peut trouver une place, reste largement à développer. STT.

18 novembre : Formation des Ambassadeurs de l'Écomobilité de la région Haute-Normandie. Participation à cette journée dans l'objectif d'en adapter les contenus en Nord - Pas-de-Calais. Le déroulement consiste en l'intervention de plusieurs acteurs de la mobilité présentant leurs travaux et les évolutions réglementaires (qualité de l'air, santé, aménagements...) favorables au changement de comportement en termes de mobilité. STT.

21 novembre : Cotech Centre ressource. Point sur l'année 2014 et perspectives en 2015, notamment en ce qui concerne l'obligation à venir des PDES dans les établissements scolaires de plus de 250 effectifs. JP, STT.

25 novembre : Entretien téléphonique avec la société chargée de mener une enquête sur

les différences de développement de la voiture électrique entre l'Allemagne et la France. Nous insistons sur le fait que selon nous elle ne présente pas une solution pérenne. STT.

27 novembre : Participation à un atelier organisé par Boulogne Développement pour la mise en place d'un outil permettant d'évaluer à l'aide d'une grille multicritères différents projets relevant du développement durable. STT.

3 décembre : PCT du Cambrésis. Peu d'actions inscrites à la 1^{er} édition du PCT ont vu le jour. Une mobilisation des élus sur le sujet semble indispensable. Il est proposé de monter une commission spécifique à la thématique des transports pour structurer une action territoriale cohérente sur ce sujet, regroupant les différents acteurs concernés. STT.

3 décembre : Prise de contact avec le rectorat pour imaginer des actions communes, notamment concernant la sensibilisation des corps enseignants sur le sujet de l'écomobilité scolaire, l'institution disposant déjà de référents en éducation à l'environnement et au développement durable. JP, STT.

10 décembre : Participation au colloque Stratégies de localisation des ménages et des entreprises à l'épreuve d'une mobilité plus durable, organisé par l'Université Catholique de Lille. JP.

11 décembre : PCT du Ternois. Atelier de préparation des contenus de la 2^e version du plan climat. Nécessité de proposer une stratégie cohérente de mobilité. Plusieurs actions sont imaginées dont une portant sur un partenariat avec le Centre ressource pour sensibiliser les élus et techniciens à l'intérêt de développer les modes actifs, même en milieu rural où la moitié des déplacements font moins de 5 km. STT.

12 décembre : Rencontre avec le VP à l'environnement de la Région pour faire le point sur le partenariat et imaginer les stratégies à venir. MA, OD, JP, YP, STT.

12 décembre : rencontre d'Emmanuel Cau, vice-président en charge du développement durable pour évoquer les perspectives de la mission du centre ressource. JP, STT, MA, YP, OD.

13 décembre : participation à un groupe de travail Pédibus en mairie de Loos. JP.

CES VÉLOCISTES OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS

Réductions sur achat de vélos et pièces (hors promotions et sur présentation de la carte d'adhérent de l'année en cours).

Vélo & Oxygen

4 rue du 19 mars 1962
Achicourt - 03 21 55 85 17. -5%

Capsulkes Cyles

3 rue Copernic
Arras - 03 21 71 03 67 -5%.

Ride On

689 rue du Pont de pierres
Béthune
03 21 64 02 51. -5% et -10%

Sport'Dep

931 av du gal de Gaulle
Bondues
03 20 30 72 90. -5% et -10%

Pro Cycles 62

876 avenue de la Libération
Bruay la Buisnière
03 21 53 52 58. -10 %

KICK 59

5 rue Salengro
Bruille-lez-Marchiennes
03 27 90 61 88
kick59@orange.fr
Remise de 5% sur les pièces et accessoires.

Arcelon Cycles

495 Place de l'Europe
Dunkerque - 03 28 69 24 61.
-5% à partir de 10€ d'achat

Cycles Lesaffre

204 Rue Carnot
Fâches-Thumesnil
03 20 95 46 96. -5%

Speed Cycles - Jean Lebas

64 rue Sadi-Carnot
Haubourdin
03 20 38 39 24 -10%.

Lambersart Cycles

11 rue du Bourg à Lambersart
03 20 93 99 38. -5% et -10%

Cycles Wypellier Huygen

2 bis place de la Cessoie
Lambersart
03 20 40 73 20 -10 %

Altermove

1 rue des Arts à Lille
03 62 84 01 01 -5%

Cycles Lecolier

64 rue Gambetta à Lille
03 20 54 83 39 -5% et -10%

Cyclable (ex-Villavélo)

11-13 rue des Arts
Lille - 03 20 74 17 58. -5%

Cycles get lost

84 rue de Cambrai à Lille
VAE, cyclomoteurs, e-solex.
03 27 25 64 76. -5%

Cycles Verbrugge

411 av de Dunkerque à Lomme
03 20 08 98 41. -5% et -10%

Cycles Fallet

4 bis av. Robert Schumann
Mons en Barœul
03 20 04 47 01 - Remises

Mes Vélos Hollandais

Wasquehal sur rendez-vous.
06 13 32 39 48 - 5%

Pour ces activités, l'association recherche souvent des bénévoles.

Les ateliers de réparation :

- à Arras tous les 1^{ers} jeudis du mois de 14h à 17h et le 3^e samedi du mois de 9h à 12h ;
- à Lille, tous les mardis de 18h30 à 20h30 et le 1^{er} samedi du mois de 10h à 12h.

Mardi 10 mars à Don
Opération éclairage/marquage

Mercredi 11 mars à Aulnoye-Aymeries
Opération éclairage/marquage

Samedi 21 mars à Lille
Assemblée générale de l'ADAV

Mardi 24 mars à Cambrai
Opération éclairage/marquage

Lundi 30 mars à Montigny-en-Ostrevent,
Opération éclairage/marquage

Mardi 7 avril à St Pol sur Ternoise
Opération éclairage/marquage

Samedi 18 avril à Arras
Broc à vélo, marquage des vélos et stand d'information

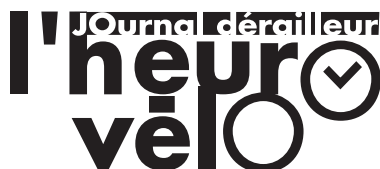
Samedi 30 et dimanche 31 mai,
Fête du vélo sur le territoire de la Métropole Européenne Lilloise

Du 30 mai au 5 juin dans toute la région
Semaine européenne du Développement Durable

Du 1^{er} au 5 juin dans toute la région
Semaine nationale du vélo à l'école et au collège

Vous ne recevez pas nos mails ?
N'hésitez pas à nous le signaler !

Les articles pour le prochain heurOvéIO, le n°78, doivent nous parvenir avant le 4 mai



l'heurOvéIO, journal dérailleur, est édité par l'association Droit au vélo - ADAV 23, rue Gosselet 59000 Lille.
Tél : 03 20 86 17 25 ; fax : 03 20 86 15 56
Courriel : info@droitauvelo.org - Site : www.droitauvelo.org

Mise à jour de l'exposition principale de l'ADAV

8 affiches présentant un argumentaire complet pour sensibiliser à l'usage du vélo utilitaire

Création d'une exposition destinée aux lycéens

6 affiches pour convaincre les lycéens, expo réalisée grâce à l'aide bénévole de William Sutter, adhérent.

Commission paritaire ISSN 12510602 ; Périodicité quadrimestrielle. Conception ADAV. Le numéro : 2 €, gratuit pour les adhérents. Toute suggestion est la bienvenue.
Directeur de la publication : Philippe Delrue
Rédacteur en chef : Hervé de Cagny
Maquette : Sébastien Torro-Tokodi
Illustrations : couverture Laurent Libessart, p.5 Dunkerque Grand Littoral
Recteurs : David Bonduelle, Hervé de Cagny, Cyril Carlier.
Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Karim Belmogh, Anne Betting, Jean-Baptiste Boulange, Jean-Pierre Castier, Philippe Delrue, Frédéric Devred, Jean Dewavrin, Daniel Douliens, Chloé Grépinet, Patricia Hanssens, A. Iliapoulos, Olivier Jandot, Alain

Legrand, Françoise Loiseau, Bruno Macke, Rémi Manier, Cyr Piaton, Amélie Poirereau, Judicaël Pithonnet, Françoise Richard, Philippe Roelandt, Pierre Thiesset, Alain Pithonnet, Sébastien Torro-Tokodi, Philippe Tricot, Gérard Zabé, Corinne, Béa et Zab.
Les articles parus dans l'heurOvéIO sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association Droit au vélo.
Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de nous contacter avant de vous déplacer.
Permanences et marquage des vélos contre le vol tous les mercredis de 15 h à 18 h.
Imprimé sur papier recyclé et encres végétales par les Imprimeries DBPrint. Tirage : 1 800 ex.

