

ÉDITORIAL P2

DOSSIER P2-4

Expérimentation
d'une chaudière

Les évolutions règlementaires
issues du PAMA

EN LOCAL P5-6

Vélo pliant dans le métro

Projet vélo au collège
de Wazemmes

Parking vélo à Lambersart

À L'ADVA P6-12

Rapport de stage

"Ya du nouveau"

Balade sur la West-Vlaams

Étude Cerema sur les
données de comptage

Ça bouge en région

Carte de cyclabilité

DIVERS P13-18

L'ADVA Y ÉTAIT . P19-23

Dans les antennes

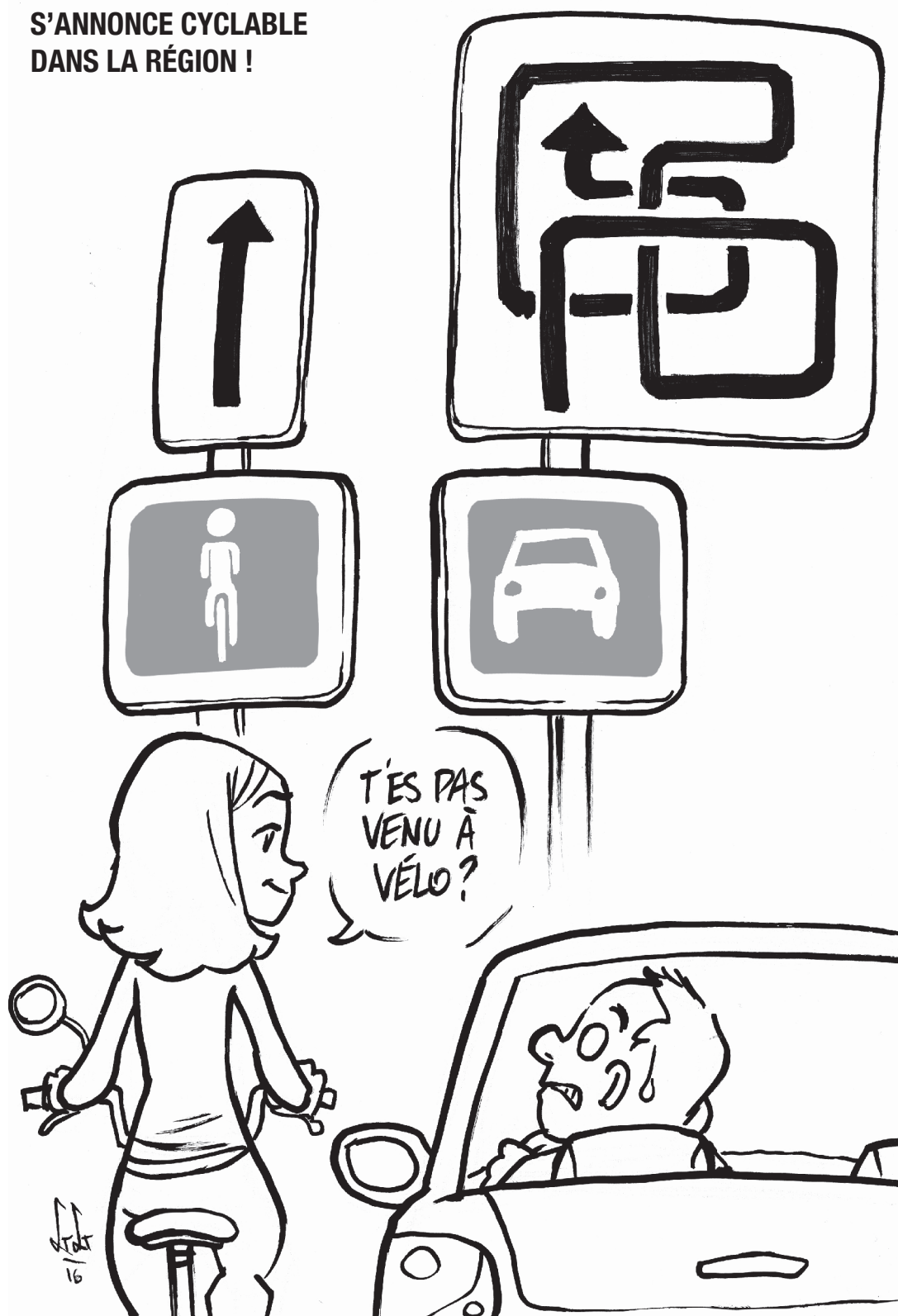
Dans les institutions

AGENDA P20

ÉVÉNEMENT P20

LA RENTRÉE

S'ANNONCE CYCLABLE
DANS LA RÉGION !



De 6 millions de véhicules en 1960, le parc automobile français en compte aujourd'hui 38 millions. Pour accompagner, faciliter et encourager cette montée en puissance, les autorités locales et nationales ont fortement développé le réseau routier et l'espace public autorisé au stationnement des automobiles privées, souvent au détriment des autres modes de déplacement. Les principaux problèmes de ce moyen de déplacement sont qu'il coûte cher à la collectivité, qu'il est polluant et qu'il prend beaucoup d'espace... alors que 80% des trajets en voiture ne dépassent pas 5 km.

Cette saturation de l'espace public par les véhicules motorisés dégrade la vie urbaine. Le commerce de centre ville a quasiment disparu dans certaines communes.

Des décideurs politiques sont encore persuadés de pouvoir sauver leurs commerces en continuant à donner encore plus de place à la voiture. On supprime des places piétonnes pour en faire des parkings par ici ou on ré-ouvre des espaces à la circulation de voitures individuelles par là.

Malgré les oppositions de ceux qui ont peur du changement, d'autres décident d'apaiser la circulation automobile, de faciliter les modes actifs (marche et vélo) ou les transports en commun. Les villes deviendront alors plus agréables, plus humaines et moins polluées.

On peut citer Lille où nous espérons que la contrainte mise sur la voiture dans le centre s'étendra à l'ensemble de la commune et donnera des idées à d'autres villes de la région. À Arras, la généralisation de la zone 30 devrait aider au développement des déplacements à vélo. À Saint-Omer, on voit se développer progressivement une politique favorable aux déplacements à vélo alors que les aménagements cyclables étaient inexistantes il y a quelques années...

Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue, pour aider à rendre les villes plus apaisées, plus agréables, Droit au vélo continuera à promouvoir le vélo comme moyen de déplacement...

Yannick Paillard,
Président

SAINT-OMER : L'ADAV OBTIENT L'EXPÉRIMENTATION D'UNE CHAUCIDOU SUR LE BOULEVARD DE STRASBOURG



En 2015, la jeune antenne audomaroise de l'ADAV réalise ses premières actions. Lorsque les habitants parlent déplacement à vélo, un constat revient très souvent : le boulevard de Strasbourg est un des principaux points noirs pour la circulation des cyclistes dans l'agglomération de Saint-Omer.

Ce boulevard contourne le centre-ville par le nord : son franchissement est nécessaire pour relier certains quartiers au centre-ville et il faut l'emprunter pour rejoindre les communes situées au nord-ouest de l'agglomération. Le boulevard de Strasbourg est un axe essentiel pour les déplacements quotidiens et de loisir des habitants comme pour les touristes : il relie la gare à la Maison du Marais et se situe sur les itinéraires menant aux promenades dans le marais...

Et toujours les mêmes constats des cyclistes : l'axe est très fréquenté par les automobiles, les véhicules roulent vite et, malgré la largeur de la chaussée, frôlent souvent les cyclistes. Bon nombre de vélos roulent sur les trottoirs ou rallongent leurs itinéraires pour éviter cet axe.

Bref, en apprenant que des travaux allaient être engagés sur cet axe, les bénévoles de l'antenne se sont dit qu'il était essentiel d'agir !

Le Département du Pas-de-Calais avait prévu de refaire la chaussée de roulement sans toucher aux trottoirs. Avec l'aide des salariés de l'ADAV, l'antenne de Saint-Omer a donc proposé d'expérimenter sur cet axe la création d'une chaucidou. Pour rappel, il s'agit d'un aménagement, introduit l'année dernière dans le code de la route sous le nom de CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée), qui consiste en une chaussée à double sens dont la largeur de la voie centrale ne permet pas le croisement sans que voitures et camions ne se déportent sur les côtés, équipés de lignes de rive, surlargeurs sur lesquelles les cyclistes sont invités à circuler.

De longs mois de discussion ont été nécessaires pour que le Département du Pas-de-Calais et la Ville de Saint-Omer acceptent cette proposition. Le trafic élevé et la présence de nombreux poids-lourds n'incitaient pas le Département à réaliser l'aménagement. Des rencontres ont ensuite été organisées avec les services techniques municipaux et l'ADAV pour la réalisation technique de l'aménagement, ainsi qu'avec le Cerema qui mène actuellement une étude plus approfondie en raison de son caractère expérimental : une chaucidou sur une voie accueillant autant de trafic est en effet une première en France ! En juin 2016, la chaucidou a été mise en place. Deux surlargeurs d'1,50m ont été réalisés avec un marquage de rive et le renfort de chevrons à intervalles réguliers. La chaussée centrale pour la circulation des motorisés est de 4,80m. L'ADAV a également

LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES ISSUES DU PAMA SONT CLAIREMENT DES OUTILS POUR CONSTRUIRE LA VILLE APAISÉE !

Omniprésent dans l'actualité de cette fin d'été, le nouveau plan de circulation lillois est le sujet de discussion du moment ! Difficile d'y échapper, que l'on habite dans la métropole ou dans la région, tant les médias en ont parlé. Il est vrai que les habitudes des automobilistes doivent radicalement changer pour accéder au centre-ville. Pour les cyclistes au contraire, la circulation s'en trouve facilitée, sans pour autant assister à l'émergence massive de nouveaux aménagements cyclables. La Ville de Lille a décidé de frapper fort, même si nous aurions pu espérer une refonte complète du plan de circulation sur un périmètre élargi à toute la ville.

Comme le mentionne la Ville, seules **2% des rues ont été touchées**, mais pas des moindres puisqu'il s'agit bien souvent d'axes structurants, c'est à dire permettant de relier les quartiers entre eux ou de traverser la ville de manière quasiment linéaire. Pour ne citer que quelques-uns d'entre eux, voici les principaux changements qui devraient – et on le constate déjà par la réduction du nombre de voitures et l'augmentation du nombre de vélos – donner un nouveau visage à la capitale des Flandres :

- **Axe boulevards de la Liberté/Louis XIV.** Cet itinéraire emblématique qui permettait de relier la plupart des quartiers du centre dans un sens et sur deux voies a bénéficié d'une mise à double-sens afin de rassembler une grande partie du trafic de transit et éviter le recours à des rues plus petites pour traverser la ville. Conservation des couloirs bus ouverts aux vélos dans les deux sens. Qu'il semble loin aujourd'hui le temps où l'on y circulait sur 4 voies à sens uniques (2001) et où seuls les cyclistes les plus téméraires osaient s'aventurer.

- **Axe rue Nationale/Grand-Place/rue Faidherbe.** Mise à sens unique en « tête bêche », c'est-à-dire qu'ils se font face et ne permettent plus de relier les deux extrémités en une seule fois mais obligent à des manœuvres dans les rues perpendiculaires. Cette situation



Rue du minck. Le projet prévoyait que cette petite rue du centre ville qui relie la place victor Hugo et la place Pierre Bonhomme soit piétonnisée. Dans la version finale, elle reste une voie de circulation automobile...



Place Foch : cette double voie côté sud de la place devait être supprimée pour créer un plateau piétonnier. Les commerçants ont obtenu qu'une voie de circulation soit conservée.



Place victor hugo : la voie de circulation que l'on voit sur la droite devait être supprimée pour que la moitié de la place soit rendue aux piétons. Les commerçants ont obtenu que cette voie de circulation soit conservée ; elle ne devrait être ouverte que la semaine.

proposé de traiter les continuités avec la chaudière : des pictogrammes vélos ont ainsi été réalisés sur les giratoires à chaque extrémité du boulevard pour matérialiser la position idéale du cycliste pour plus de sécurité (l'automobiliste voit également que des cyclistes peuvent prendre cette place).

Ces pictogrammes constituent également des liens entre ce nouvel aménagement sur le boulevard de Strasbourg et les aménagements cyclables alentour : piste cyclable avenue Foch pour rejoindre Saint-Martin-lez-Tatinghem et double-sens cyclable de la rue de Dunkerque (double-sens réalisé en ce début d'année suite à la demande de l'ADAV).

Depuis, les cyclistes rencontrés sur le boulevard ou sur les stands remarquent que les véhicules roulent moins vite sur le boulevard et s'écartent davantage des cyclistes. Il y a encore beaucoup trop de circulation motorisée sur ce boulevard et de nombreux automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse, mais la situation des cyclistes s'est améliorée grâce à la chaudière. L'expérimentation nous semble donc concluante. L'ADAV se tient prête à de nouvelles propositions lorsque l'ensemble du boulevard fera l'objet d'une rénovation (trottoirs compris) et que de nouveaux aménagements cyclables pourront être envisagés.

Rémi Manier
Responsable d'antenne à Saint-Omer

...

limitera la traversée, volontaire ou non, de la Grand-Place, qui devient ainsi quasiment piétonne et bénéficie en tout cas dorénavant d'un réel statut de zone de rencontre. Dernière étape avant la piétonisation si souvent abordée !? Instauration de double-sens cyclables systématique, et à notre demande marquage de bandes cyclables là où la place était suffisante, rue Faidherbe notamment, qui s'en trouve transfigurée.

• **Axe rue de Valmy/Avenue Kennedy.**

Il conserve son sens unique, mais là aussi, changement du sens unique sur un tronçon seulement, de façon à éviter sa traversée pour rejoindre le périphérique. Conservation des aménagements cyclables.

• **Axe Rue du Réduit/Rue des Déportés.**

Fermeture d'un accès à la rue du Réduit par la porte de Paris, complétant celle d'une partie de la rue Gombert, qui offraient toutes les deux un axe de transit entre le centre et le périphérique. Le trafic est reporté sur le boulevard Louis XIV, qui devrait être fortement congestionné puisqu'il va supporter d'autres reports de trafic, le tout sur une seule et unique voie, avec pour effet sur le plus long terme d'une réduction du trafic automobile.

• **Axe rue Jacquemars-Giélée/rue Auguste-Angellier.** Mise en tête bêche d'un tronçon afin qu'il ne devienne pas une échappatoire du boulevard de la Liberté.

• **Dans le Vieux-Lille,** plusieurs rues à sens unique voient leur sens modifié sur quelques tronçons de façon une fois encore à éviter d'y recourir pour traverser le quartier de façon linéaire.

• **Avenue Willy-Brandt,** fermeture de l'accès à la place des Buisses, ce qui facilite la liaison piétonne et cycliste entre les deux gares principales.



Fermeture de l'avenue Willy Brandt pour relier les deux gares et limiter le trafic de transit



Mise à sens unique de la rue Faidherbe avec intégration d'un double-sens cyclable

Préparé en catimini depuis plus d'un an, le plan de circulation, appelé « *Plan de déplacements lillois* » dans la communication officielle*, a remis en cause la place encore trop prépondérante de la voiture et ce de façon radicale.

L'ADAV se félicite pour cette nouvelle orientation mais aurait souhaité être concertée bien en amont du projet, de façon à pouvoir formuler des demandes déjà exprimées par courriers adressés au maire et à son adjoint aux déplacements, et restées à ce jour sans réponse. Ces demandes concernaient, au-delà du périmètre impacté, l'essentiel des rues importantes non équipées d'aménagement cyclable et qui ne le permettent pas dans leur configuration actuelle, mais sont partie intégrante du réseau structurant. Citons entre autres les rues d'Arras, d'Artois, de La Bassée, de Cambrai, du Faubourg-des-Postes, du Faubourg-de-Roubaix, des Postes... Une mesure simple et néanmoins très efficace serait, comme c'est dorénavant le cas pour la rue Faidherbe dont la largeur de chaussée est comparable à celle des rues citées précédemment, de mettre ces rues à sens unique en « tête bêche » et de les équiper de double-sens cyclables en bandes. Ce dispositif permettrait à la fois de limiter l'accès à la voiture et favoriserait le recours au vélo sur l'ensemble de la commune en lui donnant un avantage supplémentaire en termes de perméabilité et de rapidité, afin de le rendre vraiment concurrentiel, notion qui va de pair avec toute ville cyclable.

Ce plan de circulation est très volontariste et va permettre de maintenir Lille dans le peloton des villes cyclables françaises et affirmer sa place de leader pour la région Hauts-de-France, nous espérons qu'il s'agit d'une première phase qui bénéficiera d'une extension rapide, avec notamment une action sur le stationnement payant pour réduire la place de la voiture au-delà du seul périmètre de l'hypercentre. Et en souhaitant que cette démarche fasse des émules dans les autres communes de la région.

Sébastien Torro-Tokodi
Chargé de concertation

* nous préférons la dénomination « Plan de circulation » à « Plan de déplacements », ce dernier visant à agir sur l'usage des différents modes de déplacement par de la sensibilisation principalement, un plan de circulation ayant vocation à agir sur la circulation, ce qui est notre cas ici.

VÉLOS PLIANTS DANS LE MÉTRO DE LILLE : OUI, MAIS...

Il y a deux ans, les contrôleurs Transpole avaient interpellé un abonné alors qu'il avait descendu l'escalier d'accès vers le quai du métro République avec son vélo pliant non plié (le PV d'infraction mentionne «un objet dangereux» «dans le métro» !). L'amende correspondante s'élevait à 174 euros !! Heureusement une action conjointe de l'ADAV, de l'UVN et de l'UFC QueChoisir avait conduit Transpole à annuler l'amende.

Le critère du règlement qui pourrait s'appliquer serait l'interdiction des «bagages encombrants», c'est-à-dire de dimension supérieure à 75 cm, et ce dans toute l'enceinte du domaine Transpole. De même il est précisé qu'«il est rigoureusement interdit de pénétrer avec des bicyclettes dans l'enceinte du métro». Mais le règlement ne mentionne nulle part les vélos pliants (pourtant loués par le même Transpole dans le cadre du V'Lille !).

Nous constatons cependant que la plupart des poussettes dépassent largement les 75 cm, de même qu'une partie des valises à roulettes.

Nous avons donc demandé à Transpole de mettre à jour son règlement intérieur, de sorte que **les vélos pliants soient pliés dans les véhicules mais pas dans tout le domaine Transpole** (ce qui correspond à l'usage général : on plie son vélo avant de monter dans le véhicule).

Le service « transports » de la MEL vient de nous répondre négativement, en précisant que «les vélos pliants sont tolérés en mode plié car considérés comme des bagages à main, aussi bien en stations que dans les véhicules», et que «cette mesure a pour objectif de garantir la sécurité des voyageurs et de ne pas obstruer leur circulation».

.....

Donc si vous ne voulez pas tenter le diable il sera prudent de plier vos vélos
avant d'entrer dans les stations !

.....

Quand on compare avec d'autres métropoles du nord de l'Europe où on peut mettre son vélo classique dans tous les trams et les métros, on voit une fois de plus que nos édiles ont des progrès à faire pour la multimodalité et pour considérer le vélo autrement que comme un problème !!

Gilles LAURENT
Union des Voyageurs du Nord (UVN-FNAUT)



UN PROJET VÉLO AU COLLÈGE DE WAZEMMES.

Décarbonons nos déplacements : c'est l'idée qui anime une classe de 5^e du collège de Wazemmes et leurs professeurs pendant une année.

Cette idée les pousse à partir du collège pour rejoindre en trois jours le sommet du mont Kemmel et revenir le tout à vélo bien sûr ; soit un trajet de 125 km.

Vivre ensemble, se dépayser, se dépasser physiquement tous ensemble, sans émettre de CO₂ : grâce au vélo c'est possible !

Clément BLIN
professeur d'EPS au collège de Wazemmes

PARKING POUR VÉLOS À LAMBERSART



Si nous souhaitons que les automobilistes nous apprécient, nous cyclistes, il serait bon de ranger nos vélos à la bonne place.



Voici un exemple que je pense qu'il ne faut pas suivre : un vélo accroché à un arceau de protection dans un parking de voitures alors que juste en face il y a des arceaux pour vélos.

Françoise Richard

NDLR : Droit au Vélo encourage l'usage responsable du vélo, recommande le respect du code de la route et l'utilisation des aménagements cyclables qu'il contribue à développer, mais en l'occurrence les arceaux installés sont des « pince-roues » qui ne permettent pas d'attacher correctement son vélo. On ne peut pas vraiment en vouloir au cycliste concerné d'avoir cherché une autre solution ! ADAV dispose de courriers-types et d'exemples de modèles d'arceaux à adresser aux commerçants (et autres...) pour les aider dans leur choix. L'intention de départ était louable...

MON STAGE DE 3^E AU SEIN DE L'ASSOCIATION DROIT AU VÉLO

J'ai assisté à une réunion entre Mathias et Alexis. Ils faisaient un «point carto» sur le TAP (temps d'activités péri-scolaires) d'élèves de CM2 dans une école de Villeneuve d'Ascq. Un TAP de ces élèves était donc organisé par l'ADAV. Ce TAP avait pour but de former les élèves à se déplacer en toute sécurité à vélo dans leur ville. Cette mini-réunion a duré environ 45 minutes.

Tout d'abord, j'ai appris le fonctionnement des associations, plus particulièrement de l'ADAV. J'ai appris que les locaux de l'ADAV se situent à la MRES, qui rassemble plus de cent dix associations adhérentes. À présent, je sais que l'ADAV comporte sept salariés aux métiers différents, que cette association détient deux bureaux à la MRES, et qu'elle a une grande influence dans toute la région. Je ne pensais pas que cette association était aussi grande. J'ai aussi pris conscience du rôle de l'ADAV auprès des collectivités territoriales.

Ensuite, j'ai été bien intégré et les salariés ont été très aimables avec moi. J'ai bien aimé assister aux réunions, me déplacer dans toute la région m'a fait le plus grand bien. J'ai apprécié prendre le vélo avec quelques salariés, c'était pour moi un grand moment de plaisir. Pendant toute la durée du stage, j'ai préféré la balade à vélo avec Michel à Dunkerque en attendant le début de la réunion. Il m'est arrivé de trouver le temps un peu long lors des réunions.

“Grâce à mon stage au sein de l'ADAV, j'ai évolué”

De plus, j'ai appris beaucoup de choses sur le travail des salariés, particulièrement Mathias qui m'a consacré du temps pour m'expliquer en détails son métier et son rôle au sein de l'ADAV. Carine, Chloë et Alexis ont également consacré du temps pour moi, j'ai par conséquent beaucoup aimé faire mon stage au sein de l'ADAV car je me suis senti accueilli.

Enfin, j'ai appris que l'ADAV avait plusieurs moyens de communication pour attirer encore plus d'adhérents. En plus de la revue quadrimestrielle (l'HeuroVélo), elle utilise les réseaux sociaux comme Twitter (@DroitAuVelo) ou Facebook (Droit au vélo NC). Elle communique aussi grâce à des « fiches conseils », autrement dit des flyers, il en existe une dizaine. J'ai aussi appris que cette association organise des « fêtes du vélo » une fois par an à Lille, Saint-Omer, Valenciennes et à Arras. Pour conclure, l'ADAV est une grande association, à but non lucratif, qui m'a beaucoup plu. Elle communique beaucoup grâce aux tracts et aux réseaux sociaux, organise des événements comme « la fête du vélo » et a plusieurs salariés au service des adhérents.

Je remercie les salariés de l'ADAV de m'avoir si bien accueilli. Merci à Michel d'avoir pris la responsabilité de m'accepter en stage et de m'avoir amené à Dunkerque et Cambrai. Merci pour la balade au bord de mer à Dunkerque !

Léo, 13 ans

Retrouvez le rapport complet du jeune Léo sur notre site internet :
www.droitauvelo.org

" Y'A DU NOUVEAU "

En cette rentrée scolaire, je rejoins l'Adav en tant que salarié afin de poursuivre les animations en milieu scolaire et le référencement des structures touristiques le long des véloroutes voies vertes dans notre région.



L'objectif sera de poursuivre le référencement de données liées aux structures touristiques (hébergements, restauration, sites touristiques...) le long de certains tronçons de véloroute - voie verte qui relie la nouvelle région Hauts-de-France. Je m'occuperai aussi de la mise en place d'animations de sensibilisation à la pratique du vélo en établissements scolaires dans la métropole lilloise.

Diplômé en aménagement du territoire et cycliste au quotidien, j'ai adhéré à l'Adav Dunkerque il y a trois ans pour participer et soutenir la pratique du vélo au quotidien dans la cité de Jean Bart. Depuis un an, j'ai pu participer plus activement à la vie de l'antenne en étant correspondant local.

Je suis aujourd'hui heureux de pouvoir m'impliquer en tant que salarié au siège de l'Adav et mettre en pratique mes convictions de cycliste quotidien, dans le but de favoriser la pratique du vélo. Espérant vous croiser nombreux lors des divers événements qui auront lieu dans les mois qui viennent.

Bonne rentrée cyclable !

Julien Vitse

BALADE SUR LA WEST-VLAAMS BERGENROUTE LE 12 JUIN 2016.

Tout le monde se retrouve sur la place de Kemmel-village, au pied du mont du même nom, où l'ambiance en ce dimanche matin est plutôt festive et bon enfant comme bien souvent en Belgique.

Nous sommes 17 présents au rendez-vous ; certains sont venus en train via Bailleul, d'autres en covoiturage, les meilleurs à vélo. On s'offre une pause-café au t' Hommelke, ce qui permet de faire connaissance et de préciser le parcours de la West-Vlaams Bergenroute ; circuit qui fait le tour de la chaîne des Monts, bien balisé, de 50 km, relativement aisé malgré quelques dénivelés sur la fin.



Nous voilà partis en nous éloignant des monts ; le temps est doux, lumineux, avec un soleil intermittent. La route est tranquille, au travers d'une belle campagne, bien préservée, verdoyante, discrètement vallonnée. Nous traversons Voormezele et son ancienne abbaye, pour longer ensuite le golf de Palingbeek et les alentours qui offrent de belles perspectives sur ses greens et aménagements.

Vers 11h, arrivée à Messines, ancienne ville drapière, dévastée lors de la grande guerre et dont elle garde les stigmates malgré une reconstruction de qualité. La Grand-Place constitue un bel ensemble avec au centre, la Maison municipale : visite du petit musée qui lui fait face et qui retrace le déroulé tragique des trois batailles de 1914, 1917 et 1918 puis photos devant la statue de la « Trêve de Noël » rappelant l'épisode de fraternité avec échanges de cadeaux et tenue d'un match de foot, qui eut lieu le jour de Noël 1914 entre les troupes allemandes et alliées ; situation inimaginable dans un contexte de guerre totale et qui fut rapidement réprimée par l'État-Major. Toujours à Messines, l'ancienne abbaye et sa crypte du XI^{ème} siècle justifient un petit détour. Puis nous repartons sur les routes de campagne en traversant le village de Wulvergem qui offre un bel ensemble d'architecture flamande, pour arriver à Nieuwkerke, sur le secteur de Heuveland : la Grand-Place est impressionnante et nous nous arrêtons au « Chaplin » situé à son extrémité, pour un repas en terrasse parmi les randonneurs et motards, avec pic-nic pour les uns, tartines, frites et potjevleesch pour les autres et bières pour la majorité.

L'après-midi, le parcours est plus vallonné, plus varié aussi, avec à l'horizon le flanc sud de la chaîne des Monts et sa succession de mamelons qui se perdent vers l'ouest ; ne pas manquer en sortant de Nieuwkerke, sur la gauche de la route, un petit surplomb qui offre un point de vue superbe avec descriptif du relief : Scherpenberg, Monteberg, Kemmelberg, Rodeberg, Zwarteberg, Kokereelberg, Boeschepeberg et enfin Katsberg.

Nous passons successivement Dranouter et sa Grand-Place, Loker et son église à 5 clochers, pour nous en aller sur le versant nord des monts par un mini col relativement raide entre Mont-Rouge et Mont-Noir, en direction de Westouter. C'est alors le retour sur le versant opposé, d'ouest en est, vers Kemmel-village. Sans jamais ascensionner les monts, la route est vallonnée, difficile et fatigante pour certains. Le paysage est splendide, dans un décor de tableau flamand, sous un ciel menaçant et lumineux mais sans pluie ; juste quelques gouttes à l'arrivée à Kemmel, comme pour nous confirmer que la chance a été de notre côté tout au long de la journée

Éric Maquet

INDICE SEMESTRIEL D'USAGE DU VÉLO
MEL - ÉTUDE CEREMA DES DONNÉES DE COMPTAGE ADAV

Dans les cartons depuis quelques mois, le partenariat technique entre Droit au vélo et le Cerema visant à exploiter les données issues des comptages effectués par les bénévoles de l'association à abouti à un premier bilan que nous vous présentons en avant-première dans cette édition de l'Heurovélo. De fréquence semestrielle, ces baromètres viseront à montrer l'évolution constatée sur les différentes zones couvertes par les compteurs, afin de convaincre élus et techniciens de l'importance d'une infrastructure de qualité pour atteindre les objectifs de part modale. Et si vous souhaitez lancer un comptage près de chez vous, faites-nous signe !

1 Chiffres clés sur l'usage du vélo

Évolution annuelle du nombre de cyclistes entre Semestre 1-2015 et Semestre 1-2016

+ 7,6 % ↗

calculé avec 12 lignes de comptage ayant des données consolidées et comparables entre le S1-2015 et et S1-2016

Nombre de cyclistes par heure heures de pointe du matin ou du soir

Toutes lignes de comptage S1-2016 **84** cyclistes/h

Lille centre	144	↗	+8%*
Ponts/Portes de Lille	92	↗	+6%*
Métropole	51	↗	+10%*

*par rapport S1-2015

Cyclistes utilisant un V'Lille % sur le total des cyclistes

26 % → -0,4 pts

part sur 9 stations ; évolution entre la part du S1-2015 et la part du S1-2016

2 Les lignes de comptage

L'association Droit au vélo – ADAV procède à des comptages mensuels dans différents secteurs de la Métropole Européenne de Lille (MEL) et de la Région. Le principe est de dénombrer les cyclistes qui franchissent une ligne virtuelle dans chaque sens pendant l'heure de pointe du matin ou du soir un jour de semaine. Différentes informations peuvent être relevées comme le nombre de passagers, le genre ou le type de vélo (notamment l'utilisation de V'Lille, le système de vélo en libre service de la MEL). Ces données sont ensuite triées et consolidées par semestre pour établir ces indicateurs. Nous considérons qu'il faut au moins 3 relevés dans le semestre pour avoir une donnée consolidée. Dans le secteur retenu, nous avons sélectionné 20 lignes de comptage.

Nombre de lignes de comptage consolidées

13 ↗

+1 ligne de comptage consolidée au S1-2016 par rapport au S1-2015 (Pont Beethoven)

Liste des lignes de comptage

L1- Liberté (1999) mercredi 17h30-18h30+
L2- Nationale (1999) mercredi 17h30-18h30+
L3- Solférino (2013) jeudi 17h30-18h30+
L4- Gambetta (2013) jeudi 17h30-18h30 +
L5- Canonniers (2016) lundi 17h-18h

P1- Porte Douai (2006) vendredi 8h-9h+
P2- Pont Erfurt (2006) vendredi 17h25-18h25x
P3- Pont Tournai (2006) jeudi 8h-9h+
P4- Pont Fives (2014) jeudi 17h-18h+
P5- Porte Arras (2014) jeudi 17h-18h+
P6- Pont Dunkerque (2015) mardi 8h-9h
P7- Porte des Postes (2015) jeudi 17h30-18h30
P8- Pont Beethoven (2016) mercredi 17h-18h+
P9- Porte Carnot (2016) lundi 17h-18h

M1- Roubaix Foch-Moulin (2007) mardi 16h30-17h30
M2- Roubaix De Gaulle (2007) mardi 16h30-17h30
M3- Villeneuve-d'Ascq Station (2007) jeudi 17h-18h+
M4- Hellemmes Salengro (2014) jeudi 8h-9h+
M5- La Madeleine (2015) mardi 17h-18h+
M6- Ronchin Carnot (2015) mardi 8h-9h+

«+» données consolidées
«x» indisponibles le semestre en cours
«L» : Lille, «P» : Pont ou Porte de Lille ; «M» : Métropole
«1999» : année de création ;
«lundi 17h-18h» : jour et heure de comptage

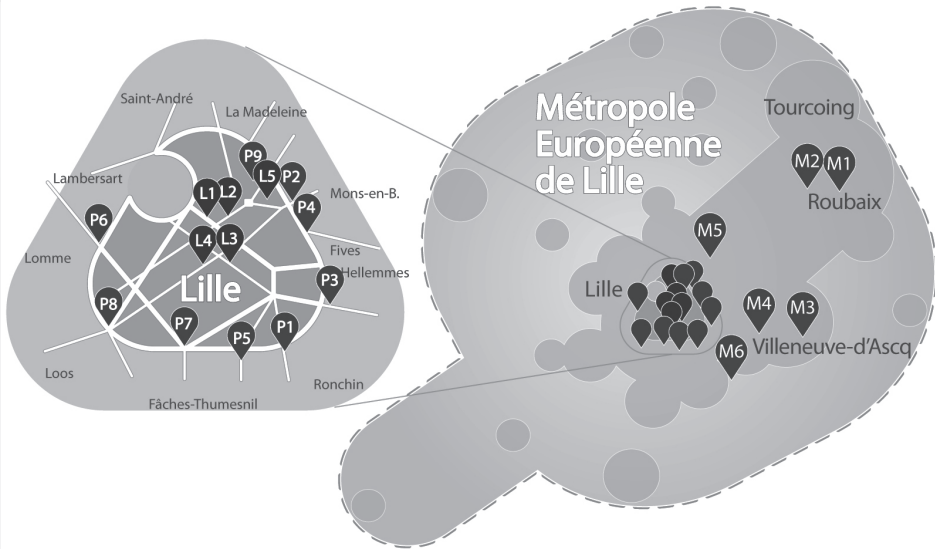


Tableau statistique

	Nombre de cyclistes par heure en moyenne			Nombre de cyclistes V'Lille par heure en moyenne	
	S1-2016	S1-2015	évolution	S1-2016	part de V'Lille
L1- Liberté	127	125	+2 % ↗	32	25 % ↘
L2- Nationale	226	221	+2 % ↗	91	40 % ↗
L3- Solférino	119	104	+14 % ↗	45	38 % ↗
L4- Gambetta	104	84	+24 % ↗	32	31 % ↘
L5- Canonniers	118*	/	/	/	/
P1- Porte Douai	130	136	-4 % ↘	18	14 % ↗
P2- Pont Erfurt	/	/	/	/	/
P3- Pont Tournai	135	112	+21 % ↗	17	13 % ➡
P4- Pont Fives	48	42	+14 % ↗	8	17 % ↗
P5- Porte Arras	35	38	-8 % ↘	/	/
P6- Pont Dunkerque	62*	61*	/	/	/
P7- Porte des Postes	42*	63	/	/	/
P8- Pont Beethoven	115	/	/	/	/
P9- Porte Carnot	100*	/	/	/	/
M1- Roubaix Foch-Moulin	23*	/	/	/	/
M2- Roubaix De Gaulle	14*	/	/	/	/
M3- Villeneuve-d'Ascq Station	23	33	-30 % ↘	/	/
M4- Hellemmes Salengro	55	34	+62 % ↗	7	13 % ↘
M5- La Madeleine	71	69	+3 % ↗	10	14 % ↘
M6- Ronchin Carnot	55	50	+10 % ↗	/	/

* Données non consolidées (moins de 3 relevés dans le semestre)

L'évolution globale annuelle est à la hausse : le nombre de cyclistes a augmenté de + 7, 6 % entre 2015 et 2016 sur un échantillon de 12 lignes de comptage aux données consolidées.

A Lille-centre, on compte 144 cyclistes par heure et une tendance à la hausse surtout dans le secteur Solférino/Gambetta.

Autour de Lille-centre, l'évolution est plus contrastée entre de fortes hausses (Pont Tournai, Pont Fives) et des tendances à la baisse sur des liaisons plus faiblement pratiquées (Porte d'Arras, Porte des postes).

Dans le secteur métropolitain, l'augmentation globale de +10% est à relativiser par la non prise en compte des lignes de comptage roubaisiennes. Hellemmes Salengro tire ce groupe hétérogène (+62%).

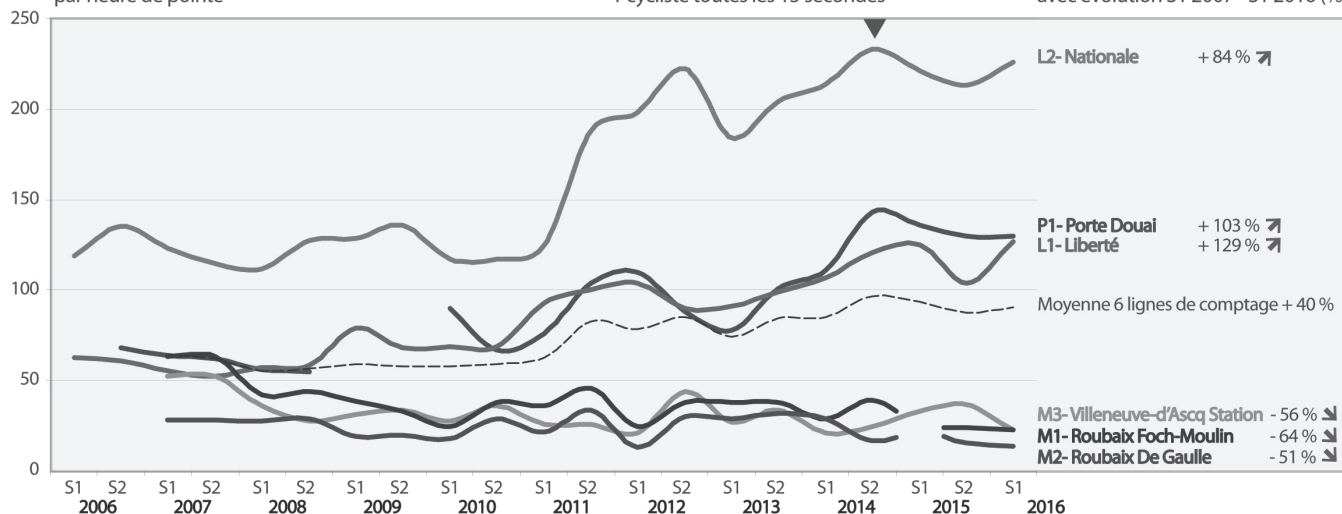
L'utilisation des V'Lille reste stable par rapport au volume de cycliste (26 %). Le secteur de Lille-Centre voit passer une proportion de V'Lille sensiblement plus importante que dans les autres secteurs (37% contre 14%).

Évolution depuis 2006

Nombre moyen de cyclistes
par heure de pointe

Record S2-2014 = 233 cyclistes/heure
1 cycliste toutes les 15 secondes

6 lignes de comptage « historiques »
avec évolution S1 2007 - S1 2016 (%)

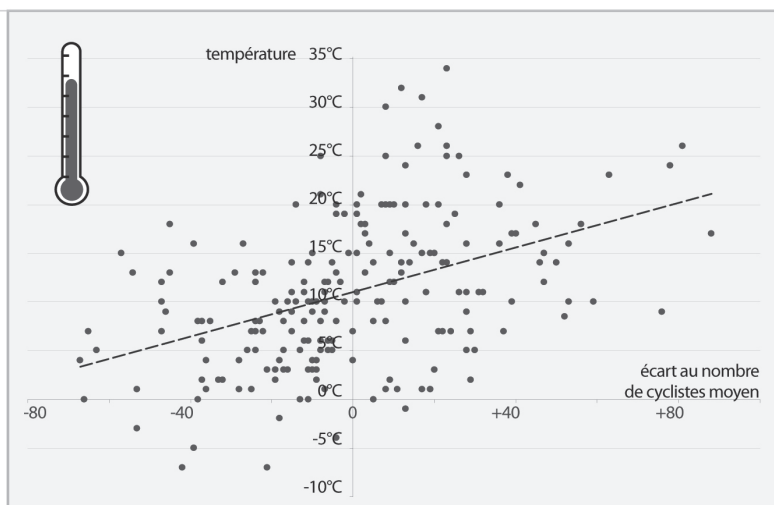


Influence de la température

Ce graphique croise la température relevée lors des comptages et l'écart à la moyenne du nombre de cyclistes. Il cumule 6 lignes de comptage qui permettent d'obtenir ce nuage de 222 points.

Le coefficient de corrélation est faible ($r^2=0,187$) et la dispersion du nuage de points indiquent l'absence de liens forts entre la pratique du vélo et la température dans la métropole lilloise.

D'après nos premiers tests, la chaussée mouillée et même le cumul de la chaussée mouillée et d'une faible température n'est pas significativement déterminante pour la pratique du vélo.



Sources : données de comptage de l'Association Droit au vélo (ADAV), Réalisation : Cyprien Richer, Joël Meissonnier (Cerema) et Sébastien Torro-Tokodi (ADAV)

ÇA BOUGE EN RÉGION !

Sur le plan de la mobilité, l'actualité de l'été a été marquée par la mise en place du nouveau plan de circulation lillois mais d'autres initiatives apparaissent.

Arras.

En réflexion depuis de longs mois, la Ville d'Arras a étendu sa **zone 30 à toutes les rues situées à l'intérieur des boulevards de ceinture**. La mesure devait s'accompagner d'une augmentation des zones de stationnement payant et d'une réduction de la place accordée à la voiture au profit des bus et des vélos sur plusieurs axes structurants. Malheureusement, ces dernières mesures sont reportées. Il s'agit toutefois d'une **première étape encourageante qui devra être complétée par une réelle limitation de la place occupée par la voiture dans le centre-ville**. À signaler également l'inauguration d'une **location longue durée de vélo à assistance électrique (VAE) par la Communauté Urbaine d'Arras (CUA)**. L'offre initiale de 100 vélos s'est tout de suite montrée insuffisante et ce sont finalement 160 VAE qui sont proposés à la population. Le service a été présenté lors de l'opération « *Les boulevards sont à tous* », parade cycliste qui a regroupé plus de 150 personnes, sous la pluie, en présence de Philippe Rapeneau, Président de la CUA ! Ce nouveau service devrait être accompagné par la mise en œuvre du schéma directeur vélo et ainsi permettre de relier la ville-centre à l'agglomération par des itinéraires sécurisés.

Hazebrouck.

Partenaire de la municipalité, l'ADAV a réalisé un **diagnostic des besoins cyclables sur la ville**. Nos préconisations portent sur une zone 30 homogène pour l'hyper-centre et la création d'aménagements cyclables sur les axes structurants. Présentées devant les élus de la majorité municipale, l'ensemble de nos propositions ont été validées. La feuille de route existe aujourd'hui et un travail de priorisation et de programmation doit être mené avec, nous l'espérons, la matérialisation rapide de nouveaux aménagements cyclables.



Arras : inauguration du service de location de VAE avec



Zone 30 à Arras : matérialisation des entrées du périmètre



MEL : nouvelle piste cyclable sur le bd de Cambrai à Roubaix cofinancée avec le Département du Nord.



Roubaix : matérialisation de bandes cyclables sur le bd



AE avec M. Rapeneau, Président de la CUA



u périmètre.



ur le bd Leclerc.

Fourmies.

Suite aux premiers contacts noués avec la nouvelle antenne de l'ADAV pour le Sud-Avesnois, **une convention de partenariat a été signée avec la Ville de Fourmies** qui souhaite s'appuyer sur notre expertise. Le but est de développer l'usage du vélo par la création d'aménagements cyclables et de services pour les cyclistes (un atelier d'aide à la réparation est à l'étude), le tout en articulation avec le tracé de l'EuroVelo 3 qui doit traverser la commune.

Sur la Métropole Européenne de Lille (MEL), la déclinaison du schéma directeur cyclable élaboré conjointement entre l'ADAV et la MEL se met progressivement en place. Ainsi nous avons pu profiter des travaux d'entretien du tapis sur le boulevard Leclerc à Roubaix pour supprimer une voie de circulation aux profit de bandes cyclables. De nouvelles municipalités témoignent de leur intérêt pour développer l'usage du vélo à l'exemple de la Ville d'Hem où un groupe travail vélo s'est mis en place dernièrement. D'autres villes s'appuient sur l'ADAV pour les accompagner sur des actions de sensibilisation auprès de la population, notamment les scolaires. Villeneuve d'Ascq et maintenant Ronchin, financent ainsi l'ADAV dans le cadre de conventions de partenariat spécifiques qui complètent celle de la MEL.

Les signes sont donc encourageants sur de nombreux territoires et devront se concrétiser. Nous attendons ainsi beaucoup des Assises de la Mobilité de la MEL (le 22 septembre, nldr) pour que soit confirmée la mise en œuvre du schéma directeur vélo et des crédits inhérents nécessaires à la résorption des principales coupures du réseau cyclable.

Les volontés affichées par les Villes d'Hazebrouck et de Fourmies doivent maintenant se traduire par la matérialisation d'aménagements cyclables à l'image de la CVCB (chaucidou) récemment obtenue à Saint-Omer.

Enfin, la zone 30 d'Arras devra être complétée par le traitement des axes structurants pour répondre aux besoins des cyclistes et des piétons.

Michel Anceau
Directeur

LES ACCROS

≈

MEL : MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
CUA : COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS
PLU : PLAN LOCAL D'URBANISME
PAMA : PLAN D'ACTIONS MOBILITÉS ACTIVES
VAE : VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE
CHAUCIDOU : CHAUSSÉE POUR LES
CIRCULATIONS DOUCES

≈

LA CARTE DE CYCLABILITÉ.

Comme vous l'avez peut être remarqué, l'ADAV a organisé cette année de nombreux événements pour faire découvrir la carte de cyclabilité au plus grand nombre de cyclistes. Depuis ce mois de février, ce sont en effet 16 ateliers d'initiation à cette carte qui ont été organisés avec et pour vous, principalement à Lille, Tourcoing, Dunkerque, Saint-Omer, Béthune, Valenciennes...

Un grand merci pour votre participation !
Et pour votre participation à venir :)

1. Présentation de la carte de cyclabilité

La carte de cyclabilité permet à tout le monde de pouvoir donner une note à l'ensemble des routes, afin de conseiller ou de déconseiller leur usage à vélo. Cela permet d'avoir une information plus complète pour le territoire.

L'échelle des notes que l'on peut donner est la suivante

- 5 : exemplaire
- 4 : conseillé
- 3 : praticable
- 2 : déconseillée
- 1 : fortement déconseillée

Ces informations alimenteront ensuite un calculateur d'itinéraire intermodal, utilisant l'ensemble des alternatives à la voiture individuelle, pour se déplacer dans le Nord et le Pas-de-Calais. Il sera mis en place ces prochains mois par le SMIRT (Syndicat mixte intermodal régional de transports).



2. Déroulement des ateliers

Ces ateliers se déroulent généralement dans une salle informatique, ou sinon nous vous demandons d'amener vos propres ordinateurs.

Ces ateliers se déroulent en deux temps.

L'atelier s'introduit tout d'abord par une présentation de 15 minutes, qui vous permet de bien cerner l'objectif et le fonctionnement de cette carte.

Ensuite, c'est vous qui entrez en jeu ! Vous créez d'abord votre compte sur la carte de cyclabilité, en renseignant votre adresse email. Vous devrez alors consulter votre boîte mail, afin de confirmer la création du compte.

Une fois votre compte créé, vous remplissez votre profil de cycliste : pseudonyme, âge, genre, et vos habitudes de cycliste : Champion, Tortue ou Louveteau ?

Une fois votre profil rempli, vous êtes prêts à contribuer à la carte de cyclabilité.

Nous vous conseillons tout d'abord de voter pour les rues que vous connaissez le mieux comme celles de vos itinéraires quotidiens.

3. Comment noter une rue ?

Pour voter, basez-vous sur votre ressenti et vos expériences de cycliste. Lorsque vous donnez une note, demandez-vous si vous conseilleriez cette route à un autre cycliste.

L'idée est bien de mettre en avant le potentiel cyclable de la région et de signaler les voies impraticables à vélo.

Par exemple, une route sans aménagement cyclable mais avec un trafic automobile modéré peut être conseillée à vélo ; et au contraire, une route pourvue de bandes cyclables, sur une route fortement fréquentée, sera plutôt déconseillée à vélo.



4. Je veux contribuer !

Bonne nouvelle, vous pouvez contribuer de chez vous, puisque la carte est accessible sur internet.

L'adresse de la carte est la suivante : cyclabilite.droitauvelo.org
Retrouvez toutes les informations utiles sur le site de l'ADAV, rubrique [cartographie / carte de cyclabilité](#).

Tous les événements « Ateliers cyclabilité » sont présents dans la rubrique agenda.

Pour plus de renseignements, ou pour organiser un atelier près de chez vous, n'hésitez pas à nous contacter :

mathias.vadot@droitauvelo.org

Mathias Vadot

SCÈNES DE LA VIE D'UN PARENT D'ÉLÈVE CYCLISTE

Dans une petite ville périurbaine, comme il en existe des centaines dans la région, il est parfois bien difficile de faire en sorte que les parties de la chaussée normalement dévolues aux piétons et aux cyclistes soient respectées. En voici une illustration en deux actes.

Premier acte, scène 1 : sur le parvis de l'école élémentaire, il y a foule le mercredi midi. Comme la classe termine 15 minutes plus tôt à l'école maternelle la plus proche, nombreux sont les petits venus avec leurs parents attendre un grand frère ou une grande sœur. Un parking a été aménagé récemment, cependant il n'y a pas autant de places de stationnement que d'élèves à l'école. Notre héroïne du jour n'en a cure : elle décide d'occuper la place de stationnement la plus proche de la grille d'entrée, réservée aux personnes à mobilité réduite. Lorsqu'on lui fait remarquer, sa réponse consiste en une bordée d'insultes et de menaces.

Scène 2 : un autre mercredi, même lieu, mêmes protagonistes. Cette fois-ci, ignorant la présence de nombreux enfants de moins de 6 ans sur le parvis, notre héroïne vient y stationner directement son véhicule. Le scénario manque d'originalité : ce sont en effet la remarque (polie) de l'incongruité de ce stationnement, les insultes de la part de la conductrice et les menaces qui figurent à nouveau dans le script de cette mauvaise pièce.

D'autres scènes plus ou moins vigoureuses ont lieu, avant que la municipalité ne décide de faire poser des blocs de béton pour interdire matériellement l'accès du parvis aux véhicules. Heureusement pour la sécurité de chacun ; malheureusement quant au message que certains ne manqueront pas de décrypter :

“Puisqu'on ne peut pas se garer
là où il y a des plots,
on peut se garer partout ailleurs
là où il n'y en a pas !”.

Second acte, scène 1 : La commissaire de police d'Arras, avertie par le maire de notre paisible bourgade périurbaine du stationnement anarchique qui prévaut autour des écoles, décide d'envoyer de temps à autre

une équipe. Ce jeudi après-midi-là, l'arrivée de cette équipe n'est pas passée inaperçue. Ou plutôt son propre stationnement : en plein sur la bande cyclable à contresens qui permet aux parents cyclistes d'arriver à l'école ! Je tente courtoisement d'indiquer aux agents que leur stationnement n'est peut-être pas adéquat, en plus d'être dangereux compte tenu de l'étroitesse de la rue. Aucune urgence ne semble justifier l'impossibilité avancée par les agents de stationner leur véhicule à quelques dizaines de mètres, là où il ne gênerait personne. Ou plutôt de l'arrêter : je me fais en effet sermonner car *“revoyez votre code de la route, le moteur tourne, je suis arrêté et pas stationné !”*. Je rétorque que l'arrêt et le stationnement sont tous les deux interdits sur les aménagements cyclables, et passibles de la même contravention. Mal m'en a pris : la réponse de mon interlocuteur s'est bornée à un *“de toute façon, je vois bien que vous n'aimez pas la police !”*, assortie d'un contrôle d'identité. J'ai tout de même mis ce temps à profit pour relever le matricule de l'agent ainsi que la plaque du véhicule concerné, mais le fonctionnaire de police ne semble pas avoir apprécié beaucoup cette attention de ma part.

Scène 2 : Il se trouve que le même jour, je m'étais retrouvé nez à nez, ou plutôt côte à côte, avec des motards de la Police nationale dans un sas vélos à un feu rouge d'Arras. Je vous laisse imaginer l'effet du démarrage en trombe de ces puissantes montures (toujours sans signal sonore ni lumineux) sur la pureté immédiate de l'air ambiant... Trouvant qu'il est tout de même anormal de se voir mis en danger par ceux qui sont censés nous protéger, qui plus est deux fois dans la même journée, je décide d'en faire part par courrier à la commissaire de police d'Arras. À toutes fins utiles, je me permets de reproduire ici un extrait de sa réponse : *“J'ai donc demandé à ce qu'il soit rappelé aux agents de la circonscription qu'ils doivent montrer l'exemple en de telles circonstances, en particulier en respectant le Code de la Route.”*

Pour le prochain numéro, on pourrait peut-être deviser des expériences d'interpellation par les forces de l'ordre après avoir suivi un “tourne-à-droite” cycliste !

Bastien NONQUE

IMPRESSIONS DE SUÈDE

Cet été, nous avons eu la chance de faire un séjour très agréable dans le sud de la Suède, la Scanie, qui est la région de Malmö et Trelleborg, et de l'agrémenter d'une excursion à Copenhague. De retour dans les Hauts-de-France, nous avons eu envie de vous faire partager quelques impressions.

Tout d'abord, soulignons qu'il ne s'agit justement que de nos impressions, et qu'il y a donc une large part de subjectivité dans ce qui est décrit plus bas. En outre, il faut ajouter que si nous avons souvent été piétons dans les villes visitées, nous n'avons par contre pas pédalé durant ces vacances (promis, la prochaine fois on s'arrangera pour avoir des vélos à disposition !).

Dès notre arrivée, nous avons été surpris de la place dont bénéficient les piétons et les cyclistes dans le sud de la Suède. Plus que le nombre de vélos en circulation, ce sont en effet les conditions qui nous ont marqués. Peu de cyclistes portaient un casque à Malmö, plus à Copenhague où la circulation est plus dense sous tous points de vue. Les vélos utilisés en ville sont des vélos... de ville : nous n'avons en effet pas croisé un seul VTT. Laisser son vélo à proximité de sa destination ne pose pas de problème : les arceaux sont nombreux, et l'antivol de roue arrière suffit visiblement à garantir la sécurité de sa monture. Les pistes cyclables sont d'une largeur qui nous semble incroyable : la piste pour un seul sens de circulation peut atteindre par endroits deux mètres de largeur. On trouve facilement des pompes à vélo près des gares ou grands arrêts de bus ; parfois elles sont encastrées dans les toilettes publiques.

Les piétons, parents en poussette, personnes âgées ou à mobilité réduite avec un déambulateur profitent bien entendu des abaissés de trottoir, passerelles et autres aménagements.

De plus, la conduite de la plupart des automobilistes est d'une douceur remarquable. Nous avons été surpris les premiers jours lorsque les voitures s'arrêtaient spontanément en nous voyant au bord du passage piéton. Par la suite, nous avons remarqué que cela permettait aux PMR de traverser plus sereinement.

Globalement, nous avons eu l'impression que les habitants respectaient mieux les autres catégories d'usagers de la voirie. Les propriétaires de voiture ne semblent pas moins nombreux qu'en France, et les grosses cylindrées ont le vent en poupe, mais l'automobiliste sait qu'il est aussi piéton et cycliste dans la même vie.

La multimodalité des transports collectifs est garantie par l'intégration de la billetterie (avec un billet acheté à Malmö, nous avons pu aller jusqu'à dans les bateaux-bus de Copenhague !) ainsi que quelques aménagements bien pratiques : toilettes, espaces de change pour les bébés, mobilier urbain accueillant, et place pour les vélos. Les trains sont en effet équipés pour transporter les vélos, et les gares ne manquent pas d'ascenseurs, ce qui en permet également l'accès aux poussettes et PMR. Cependant, les vélos dans les trains sont relativement peu nombreux : apparemment, beaucoup de "pendulaires" préfèrent laisser un vélo dans leur gare d'origine ou de destination, selon leurs besoins.

Les centres-villes sont donc accueillants : une zone piétonne existe dans presque chaque bourg, autour de laquelle les restrictions de circulation sont de plus en plus importantes à mesure qu'on s'en approche. Ainsi, on pourra garer sa voiture pour un prix modique à condition de terminer son voyage à pied ou en bus ; le prix augmentera en s'approchant du cœur de ville, et enfin les cyclistes seront invités à stationner leur vélo à l'entrée des rues purement piétonnes. Cela ne

" TANDEM IN THE DARK "

« *Tandem in the Dark* » est la section handisport du club de cyclisme d'Hellemmes (ASH). Elle organise tous les dimanches matin, départ 9h et retour avant midi à Hellemmes, des randonnées cyclo de 30 à 40 km sur des tandems avec des non-voyants et malvoyants à l'arrière. Elle recherche des pilotes pour accompagner les non-voyants et malvoyants. Nulle obligation de venir chaque dimanche, le bénévole vient quand il le peut.

Contact Colette CORNIL : 03 20 56 59 08
colette.cornil@wanadoo.fr





semble pas nuire au dynamisme de ces quartiers, dans lesquels nous n'avons vu aucune boutique baisser le rideau. Au contraire, l'impression qui se dégage est que les Suédois (et Danois) s'approprient plus pleinement leur ville.

Enfin, signalons qu'à quelques encablures des centres-villes, dans les quartiers résidentiels, de nombreuses voies sont interdites au trafic et réservées uniquement à la desserte.

Ce séjour nous a donné l'occasion, non pas de découvrir le paradis sur terre, mais de souffler un grand coup par rapport à la gêne que nous pouvons ressentir tout au long de l'année dans nos contrées en essayant de préserver des voitures les espaces que celles-ci ne semblent pouvoir s'empêcher de convoiter. Il y a certainement des points noirs en termes de mobilité à Malmö et Copenhague. **Pourtant, quel bonheur de sentir que l'on peut avoir sa place même lorsqu'on n'est pas entouré d'une tonne de métal !**

Bastien NONQUE

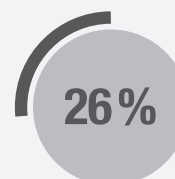


L'HEUROVÉLO EN CHIFFRES

≈

2 %

**DES RUES LILLOISES
TOUCHÉES PAR LE NOUVEAU
PLAN DE CIRCULATION**



DES CYCLISTES
INTERROGÉS
(CEREMA) SONT
UTILISATEURS
DU V'LILLE

458

CALORIES
DÉPENSÉES
SUR 15 KM
**EN VÉLO ET
EN VOITURE**

26

80 %

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼
DES TRAJETS
EN VOITURE
NE DÉPASSENT PAS
5 KM

125

KILOMÈTRES À VÉLO
OBJECTIF VISÉ PAR DES ÉLÈVES
DE 5^E D'UN COLLÈGE DE
WAZEMME

ENFIN UN SITE SPÉCIFIQUE POUR LA PRÉPARATION DU PARIS – ROUBAIX À LOMME !

Il y a quelques semaines j'ai eu le grand plaisir de faire mon baptême de vélo de piste au vélodrome de Roubaix (le «*Stab*») : tout est fourni pour 15 euros. C'est sans problème pour tout cycliste urbain au quotidien grâce à l'éducateur sportif qui fait rapidement progresser le groupe pour qu'on se retrouve en fin de séance à prendre sans difficulté les virages de plus de 40 degrés d'angle, en les montant comme les pro... une bien belle expérience que je vous recommande chaudement.

Tout ragaillardi par cette première expérience, et désireux de poursuivre mon apprentissage afin de rejoindre les meilleurs je me suis lancé à la recherche d'un secteur de bons pavés pour préparer le futur Paris – Roubaix.

Arenberg c'est bien mais c'est un peu loin de Loos, le Vieux-Lille a des attraits de par l'authenticité de sa chaussée mais est beaucoup trop fréquenté pour le train d'enfer auquel je compte mener mon entraînement de futur professionnel.

J'ai donc contacté l'ADPFPDNPDCEDA (l'Association Des Pédaleurs Fous du Pavé Du Nord-Pas-De-Calais Et D'Ailleurs) qui m'a donné sous le sceau du secret les coordonnées du site où en personne il a finalisé son entraînement avec le succès que ceux qui suivent le Paris – Roubaix connaissent. Il s'agit du quai Hegel, à Lomme, en face d'Euratechnologies.

C'est, selon le président de l'ADPFPDNPDCEDA un tronçon exceptionnel par sa difficulté technique, malgré son caractère récent car le génial ingénieur du bureau d'études qui a planché sur le projet a vraiment travaillé dur pour répondre aux objectifs du cahier des charges : mettre un revêtement non roulant avec de beaux pavés non jointifs pour nous faire travailler l'endurance aux vibrations, agrémenter le parcours de poteaux pour améliorer notre réactivité et apprendre à éviter un public trop enthousiaste, disposer sur la route qui longe cette piste d'entraînement un système de drainage défectueux pour occasionner de belles flaques qui obligent les cyclistes à rester sur les pavés par grosse pluie sans céder à la tentation de revenir sur le bitume, omettre le double sens cyclable en face sur le quai de l'Ouest pour convaincre les récalcitrants.

Comme on pouvait s'y attendre le succès a été rapide auprès des innombrables membres de l'ADPFPDNPDCEDA, tant et si bien que j'ai le plaisir de vous annoncer la réalisation en cours d'une prolongation du tronçon dont l'ADPFPDNPDCEDA espère bien un même soin dans l'agencement des difficultés. Son président est confiant : «*nous avons affaire à des professionnels toujours à l'écoute de l'ADPFPDNPDCEDA car nos appuis sont haut placés*».

J'avoue avoir été impressionné par la force de persuasion de ce président qui lui a permis de débloquer autant d'argent public pour la noble cause du pédalage sur pavés et je finis par me demander si le report d'année en année des aménagements de la rue Galilée, de la rue Kuhlmann et du pont Kuhlmann par le conseil général ne cache pas l'ambitieux projet de convertir l'ensemble en un bon vieux secteur pavé afin d'obtenir une continuité et un superbe tronçon d'entraînement pour satisfaire ce redoutable lobbyiste...

Pascal Coquerelle

NDLR : la rédaction tient à préciser, après enquête approfondie que le président fondateur et unique membre de l'ADPFPDNPDCEDA est actuellement hospitalisé pour défaillance psychique suite à un dopage mal dosé, qu'il a dupé notre pauvre correspondant et que l'aménagement catastrophique du quai Hegel de Lomme est simplement le fruit de l'incompétence du bureau d'études pour les aménagements cyclables et de l'indifférence des politiques qui ont géré le dossier en dépit des avertissements répétés de l'ADAV lors des réunions qui ont précédé les travaux, et que par ailleurs ne s'y est jamais entraîné : trop risqué, son assurance a refusé de le couvrir...



Vu l'affluence des passionnés du pavé un prolongement est en cours de réalisation, puisse son revêtement être aussi sportif, technique et inadapté aux déplacements quotidiens !



Poteaux judicieusement disposés pour travailler la précision des trajets, les piétons sont tolérés mais ne bénéficient pas des mêmes considérations : pas de poteaux pour eux !



Noter le travail technique remarquable pour recréer l'inconfort des joints de pavés « à l'ancienne ».



Tout est prévu : le drainage est calculé pour créer les flaques propices à un bon entraînement, il suffit de quitter la piste pavée pour rejoindre la route. Pour rouler en sécurité il faut rouler sur la piste pavée cela crée des vocations !



Un bon stimulant : pas de double sens cyclable en face (quai de l'Ouest) donc pas de tentation à renoncer à son entraînement en cas de coup de barre !

ACCUEIL & REMISES ≈ LES MEILLEURS VÉLOCISTES

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

- 5%

Vélo & Oxygen
4 rue du 19 mars 1962
Achicourt - 03 21 55 85 17
- 5%

Arcelon Cycles
495 Place de l' Europe
Dunkerque - 03 28 69 24 61
- 5%

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

Mes Vélos Hollandais
Wasquehal sur RDV.
06 13 32 39 48
- 5%

Capsule Cyles
3 rue Copernic
Arras - 03 21 71 03 67
- 5%

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

Cycles Lecolier
64 rue Gambetta
Lille - 03 20 54 83 39
- 5%

Ride On
529 rue de Lille
Béthune - 03 21 64 02 51
- 5%

Speed Cycles – Jean Lebas
64 rue Sadi-Carnot
Haubourdin - 03 20 38 39 27
- 5%

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

Cycles Fallet
4 bis av. Robert Schumann
Mons en Barœul
03 20 04 47 01
- 5%

Sport'Dep
931 av du gal de Gaulle
Bondues - 03 20 30 72 90
- 5%

Lambersart Cycles
11 rue du Bourg
Lambersart - 03 20 93 99 38
- 5%

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

KICK 59 5 rue Salengro
Bruille-lez-Marchiennes
03 27 90 61 88
kick59@orange.fr
- 10%

Cycles Wypelier Huygen
2 bis place de la Cessoie
Lambersart - 03 20 40 73 20
- 5%

Les Mains dans le guidon
166 rue Gambetta
Lille - 03 62 52 94 87

BULLETIN D'ADHÉSION

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

ADAV
droit au vélo

- ☐ 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 : tarif individuel/couple + 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 :

UNE IMPRIMANTE SOVIÉTIQUE DATANT DE LA GUERRE FROIDE À LA MAIRIE DE LOMME ?

À la demande d'un membre du comité de rédaction du «*Bavard de Délivrance*», journal de l'association du quartier Lomme-Délivrance, j'ai écrit un petit article pour leur bulletin périodique. Ne voulant pas faire l'apologie d'une politique cyclable proche de la Berezina et afin d'éviter toute polémique, je me suis contenté d'une petite brève informant les habitants du quartier de l'existence d'un «*Groupe Travail Vélo*» à la mairie, auquel l'ADAV participe. Quelques lignes «*soft*» que voici :

Lomme Délivrance royaume du déplacement doux.

Imaginez les petites rues de votre quartier, où piétons, cyclistes et automobilistes cohabiteraient en toute sérénité.

Depuis plusieurs années l'Association Droit au Vélo (ADAV) travaille avec les services de la mairie pour favoriser les déplacements doux dans la ville. Vous avez peut être déjà remarqué des aménagements cyclables dans votre quartier : piste cyclable rue Roger-Salengro, arceaux de stationnement à la Maison-Beaulieu. L'ADAV se fait le relais des usagers auprès des collectivités locales.

Vous avez des idées, des suggestions à faire pour mieux circuler dans votre quartier, n'hésitez pas à nous contacter.

Quelque temps après, j'apprends «*entre deux portes*» que mon article avait dû être réécrit. On n'avait pas eu le temps de me contacter, il fallait faire vite car le journal étant imprimé par la mairie, il y avait des délais à respecter. Intrigué, je demande à avoir un exemplaire du journal, que je n'ai jamais eu. Lorsqu'enfin je réussis à m'en procurer un, je constate que l'article avait été modifié et n'avait plus tout à fait le sens que je voulais lui donner. Mais, par contre c'était toujours ma signature au-dessous !

Lomme, La Délivrance fleuron du déplacement doux ?

Imaginez les petites rues de votre quartier, où piétons, cyclistes et automobilistes cohabiteraient en toute sécurité. Cet objectif est un des axes essentiels du mandat municipal actuel. Monsieur le Maire a d'ailleurs souhaité confier une délégation sur ce sujet à Monsieur Guy Oriol, qui travaille avec l'Association Droit au Vélo (ADAV). L'idée est simple : favoriser les déplacements doux dans la ville, au travers d'aménagements cyclables, comme dans notre quartier : piste cyclable rue Roger-Salengro, arceaux de stationnement à la Maison Folie Beaulieu. Vous avez des idées, des suggestions à faire. N'hésitez pas à contacter la mairie ou le comité de quartier (animatrice Madame Benyahia) ou l'ADAV.

BRÈVES



MÉTAPHORE LOMMOISE : LA POLITIQUE CYCLABLE DE LA VILLE DEPUIS 2 ANS !

Christophe HERLIN



Intrigué, je fais un courrier au comité de rédaction du journal pour lui demander des explications. Je n'ai eu aucune réponse. Visiblement personne n'a réécrit cet article.

Mystère !

Il reste peut être une explication. La présence à la mairie d'une imprimante soviétique rescapée de la guerre froide. Imprimante qui aurait modifié elle-même le texte. On peut se demander comment ce matériel s'est retrouvé à la mairie, mais s'il est en fonction c'est qu'il répond au cahier des charges imposé lors de son acquisition !

L'HeurOvéLO étant lu à la mairie, j'espère avoir bientôt une explication. À suivre...

Christophe HERLIN
correspondant local ADAV-LOMME

L'ADAV Y ÉTAIT DANS LES ANTENNES

SIGLES & INITIALES DE L'ADAV Y ÉTAIT

APPA : Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
CASO : Communauté d'agglomération de Saint Omer
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Copil / Cotech : Comité de pilotage / Comité technique
Crem : Centre ressource régional en écomobilité
CUA : Communauté urbaine d'Arras
CUD : Communauté urbaine de Dunkerque
DREAL : Dir^e régionale environnement^e aménagement^e logement^e
GT(V) : Groupe de Travail (Vélo)
MEL : Métropole Européenne de Lille
MDAD : Maison Départementale de l'aménagement durable

MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
PDES : Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
UTRV : Unité Territoriale Roubaix/Villeneuve d'Ascq

Initiales des représentants de l'ADAV concernés

AA : Alexis Arnaud ; AL : Alain Legrand ; AM : Amandine Montassié ; AO : Annis Orfi ; CG : Carine Germaineau ; ChG : Chloë Grépinet ; CH : Christophe Herlin ; CJ : Claire Joanny ; CV : Claudine Van Nieuwenhove ; DD : Daniel Dourlens ; DDr : Damien Dekeister ; DDx : Dominique Delcroix ; FC : Françoise

Cuvelier ; FD : Frédéric Devred ; GV : Geert Van Schaik ; GW : Guillaume Wauquier ; JC : Juliette Chevalier ; JP : Judicaël Potonnec ; JPM : Jean-Pierre Malchrowicz ; JV : Julien Vitse ; OD : Olivier Dutel ; LD : Loïse Drieux ; LG : Lætitia Ganne ; LR : Luc Religieux ; MA : Michel Anceau ; MD : Michel Demasure ; MV : Mathias Vadot ; NF : Nathalie Fierfol ; NL : Nicolas Lecomte ; OJ : Olivier Jandot ; OL : Olivier Leman ; PB : Philippa Burton ; PC : Pascal Coquerelle ; PM : Philippe Marquet ; PT : Pierre Tittlein ; RB : Raanan Barach ; ReB : Rémy Barkowiak ; RF : René Fauvergue ; RM : Rémi Manier ; SM : Sylvie Montagne ; ST : Sébastien Triquet ; STT : Sébastien Torro-Tokodi ; TS : Thomas Simphal ; YP : Yannick Paillard.

ANTENNE ARRAGEOISE

CUA

15 juin : Réunion de travail avec les services de la CUA et Artis pour étudier les possibilités d'implantation d'abris à vélo sécurisés. Les options retenues sont dans un premier temps la gare et le centre-ville (arrière du beffroi et près du Lycée Carnot)

Arras. Point sur le service de location longue durée de VAE qui doit être mis en service en septembre 2016. L'organisation de convergences pour l'opération « les boulevards sont à tous » est imaginée. MA, OJ.

23 avril : Fête du vélo sur la place du Théâtre avec balades, broc, stand, marquage et animations. MA, YP, CG, OJ, PT et l'ensemble des bénévoles de l'antenne.

6 juin : Présentation du projet d'une zone 30 étendue à l'ensemble du périmètre compris à l'intérieur de la ceinture des boulevards. L'ADAV fait part de ses remarques et de ses propositions pour la généralisation des DSC et le traitement des axes les plus structurants : couloirs bus-vélo, bandes cyclables. Une rencontre avec les services de la CUA sera nécessaire car les axes structurants restent de compétence communautaire. MA.

6 juillet : Dainville, réunion de préparation avec les communes de la CUA et les services communautaires pour préparer les convergences imaginées pour se rendre à l'opération « les boulevards sont à tous » et ainsi inaugurer le service de location de VAE. MA.

Saint-Laurent-Blangy

7 avril : Commission extra-municipale Mobilité. PT.
12 et 19 mai : Sortie terrain avec stagiaire services techniques. MA, PT.
8 juillet : Réunion avec le maire et le directeur des services techniques. PT.

ANTENNE AUDOMAROISE

CASO

14 avril : Présentation de l'ADAV et du diagnostic réalisé sur le territoire lors d'un Bureau de la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer (CASO). MA, RM.

14 avril : Réunion des bénévoles

5 mai : Stand d'information et aide à la réparation sur le festival Coquelicots organisé par l'association A Petits Pas à Coupelle-Vieille. JP, RM.

11 mai : Réunion du groupe vélo de la CASO. MA, RM.

13 mai : Participation à une conférence-débat de Frédéric Héran à Audruicq. GS, PB.

20 mai : Projection à la médiathèque d'Arques du

documentaire *La reine bicyclette*.

22 mai : Balade à vélo à la découverte des Moulins de l'Aa en partenariat avec le Pays d'Art et d'Histoire.

23 mai : Réunion des bénévoles.

8 juin : Rencontre d'une animatrice sécurité routière et d'une responsable des temps périscolaires de la CASO. Projet d'organiser sur le territoire une formation d'animateurs à la mise en place de cycles d'apprentissage du vélo et de la mobilité. JP.

8 juin : Amiens, organisation par l'ADAV, pour la CASO, de la visite du service de location de vélos d'Amiens Métropole. Cette visite doit alimenter les réflexions pour instaurer un système de location sur Saint-Omer. MA.

17 juin : Rencontre avec la CASO pour la visite d'un local mis à disposition pour la création d'un atelier vélo.

24 juin et 8 juillet : Atelier vélo avec un groupe de jeunes de France Terre d'Asile pour la remise en état de vélos. En partenariat avec l'association Défi Mobilité.

30 juin : Groupe de travail vélo à la CASO. MA, RM.

5 juillet : Réunion des bénévoles.

26 juillet : Réunion du groupe de bénévoles chargés de la préparation de l'ouverture de l'atelier.

25 août : Réunion des bénévoles

4 septembre : Stand d'information lors de la Fête du Parc des Caps et Marais d'Opale.

Saint-Omer

10 mai : Réunion avec la Ville de Saint-Omer, le Département du Pas-de-Calais et le Cerema pour préparer la mise en place de la CVCB sur le Bd de Strasbourg à Saint-Omer. MA, RM.

11 mai : Rencontre avec M. Decoster, maire de Saint-Omer et président de la CASO. MA, RM.

12 mai : Réunion des bénévoles.

14 mai : Inauguration du service de location de VAE de l'Office du Tourisme de Saint-Omer. RM

26 mai : Visite de terrain avec la Ville de Saint-Omer, le Département du Pas-de-Calais et le Cerema pour l'aménagement du bd de Strasbourg.

28 mai : Stand d'information lors d'une après-midi Sécurité routière organisée par la Ville d'Arques.

31 mai : Réunion de travail avec la Ville de Saint-Omer et la CASO sur le projet de passerelle piétons-vélos pour accéder à la gare de Saint-Omer. MA, RM.

3 juin : Intervention au collège de la Morinie sur les déplacements à vélo.

4 juin : Fête du vélo à Saint-Omer. Stand d'information, marquage contre le vol, vélos-rigolos, bicl'art, broc à vélos, atelier d'aide à l'entretien.

9 juin : Accompagnement des services techniques de la Ville de Saint-Omer pour le marquage au sol des DSC.

13 et 27 juillet : Participation aux réunions de concertation pour le projet des 3 Places à Saint-Omer.

27 août : Atelier d'aide à l'entretien lors de la journée de clôture de *Nos Quartiers d'Été*. CE, PE.

ANTENNE BÉTHUNOISE

Béthune

20 mai : réunion sur site pour faire le point des aménagements du rond point Saint Pry qui tardent à venir (peinture au sol, îlots, signalisation, bordures à zéro, reprise d'enrobés sur trottoirs), avec le CD 62 et le directeur des services techniques de la Ville de Béthune. DD, JPM, MA.

14 juin : Point sur les PLU avec le S3PI de l'Artois. DD, MA, JP.

17 juin : Lancement de Béthune Smart City de la Ville de Béthune ; le premier item des 7 axes étant : Révision du plan de déplacement : plan de circulation, BHNS, plan vélo. (DD)

20 juin : Réunion d'avancement des travaux à faire au rond point Saint-Pry ; il est également évoqué l'avenue de Bruay et le Bd W. Churchill avec le CD 62. DD, JPM, MA.

30 août : Réunion sur site av W. Churchill pour présentation des plans d'aménagements lancés suite à la réfection de la chaussée par le CD 62. L'ADAV regrette la date tardive de cette réunion et demande divers aménagements et principalement la remise en état des trottoirs servant aussi de pistes cyclables. CD 62, SI-VOM, Ville de Béthune. DD, STT.

ANTENNE BOULONNAISE

Slogan de l'antenne : « *Eul'timps qu'té perds quand té grimpe eun'cote avec tin biclou, bin té l'argagne quand té l'dégaroules eud' l'aut'sins* »

Boulogne sur Mer

11 juin : Participation à l'organisation de la fête du vélo à Boulogne sur mer en partenariat avec Cycleco.

ANTENNE DUNKERQUOISE

19 avril : Participation au Copil de création de la MVV. JV

21 avril : Gravelines, réunion sur le plan vélo. L'ADAV est sollicité pour faire part de son expertise sur les services à développer pour le vélo : atelier, location, actions de promotion. MA.

L'ADAV Y ÉTAIT DANS LES ANTENNES

26 avril : Participation au FIL Mobilité ilot 1 et 2 dans le quartier de Malo les Bains. CJ.

28 avril : Participation au FIL Mobilité du quartier de Rosendaël. OC.

28 avril : Intervention lors de la rencontre/conférence « Vélo va, vélo vole » à la Bibliothèque de Rosendaël. DDr, JV, ST.

22 mai : Participation au Pique-nique cyclable organisé par la MVV à Bray Dunes.

31 mai : Participation à la réunion sur les déplacements en centre-ville de Dunkerque. ST.

3 juin : Contribution à l'Avis d'enquête publique relatif à la réalisation du tronçon n°9 de la Voie Verte Leffrincoucke-Bray Dunes. JV.

11 juin : Tenu de stand d'information lors de l'inauguration de la véloroute Bourbourg/Loon-Plage/Craywick. JV.

12 juin : Balade cyclable Dunkerque-Weestvleteren avec les adhérents de l'antenne de Dunkerque.

14 juin : Participation à la réunion d'organisation d'une manifestation d'avant travaux sur la D601 avec les services de la CUD. JV.

22 juin : Rencontre d'un référent du centre social de la Ville de Gravelines, souhaitant avoir un retour d'expérience sur la création d'un atelier d'aide à la réparation de vélo. DDr, JV.

25 juin : Organisation d'une balade cyclable à travers les jardins partagés de Dunkerque.

28 juin : Participation au COPIL de création de la MVV à la MdE. JV.

29 juin : Participation au FIL Mobilité du quartier de Malo les Bains en mairie de quartier. JV.

ANTENNE DE FOURMIES

24 mai : Présentation de l'ADAV et du projet de partenariat avec la Ville auprès du Bureau municipal. La proposition de convention de partenariat sera soumise au vote des élus. MA, OL.

27 mai : Signature publique de la convention avec la Ville de Fourmies. MA, O L, DDx.

ANTENNE DE HAZEBROUCK

Hazebrouck

27 avril : GTV, présentation du diagnostic de l'ADAV sur les aménagements cyclables existants et sur nos propositions du schéma directeur vélo et d'homogénéisation d'une zone de circulation apaisée en centre-ville. Nos propositions sont débattues avec les services et seront ensuite présentées aux élus pour validation. MA, RF.

8 juin : Rencontre, en compagnie d'un représentant du Centre d'Animation du Nouveau Monde, du directeur de l'IME Les Papillons Blancs qui conduit un projet de permis piéton et vélo pour les élèves de l'établissement précédé d'animations pratiques et théoriques. JP, RF

ANTENNE LENSOISE

28 avril : Réunion avec les services du SMT, de la MBM, du Cerema et du bureau d'étude chargé du projet, sur le projet de BHNS entre Liévin et Hénin-Beaumont. Le choix d'un couloir-bus central unidirectionnel avec changement de sens séquencé sera très contraignant pour les cyclistes. L'ADAV et le Cerema dénoncent en

vain ce profil. Une signalétique directionnelle orientant les cyclistes vers la véloroute du Bas-sin Minier devra être mise en place pour éviter l'axe du BHNS. MA.

ANTENNE LILLOISE

Hellemmes

23 avril : Remise en selle « tout public » dans le quartier de l'Épine. AA.

25 avril : Remise en selle pour le personnel de la mairie. AA.

24 mai : Présentation des formations organisées par le Crem et la MEL aux responsables et animateurs des temps périscolaires. JP

9 juin : GTV. Projet de la Ville de sensibiliser les auto-écoles de la commune au respect des cyclistes et des aménagements cyclables. Formation prévue de 5 animateurs de la Ville autour du vélo, dans le cadre des NAP. Projet de vélobus pour l'école Herriot en cours. Beau score des Hellemmois dans le cadre du Challenge européen du vélo, et participation de plusieurs écoles. Fin juin, les cédez-le-passage cyclistes aux feux seront posés et les sas vélos marqués. Arceaux : 25 ont été implantés en 2016, l'ADAV transmettra une nouvelle liste de besoins pour de prochaines installations. DSC : ceux des rues Dordin et Faidherbe (entre Jacques-J.d'Arc) ont été réalisés ; rue Pierre Delmas, l'ADAV fait part de son mécontentement suite à la suppression d'une partie du DSC, il nous est conseillé de faire remonter notre avis et celui des cyclistes par courrier ; études en cours rues Ferdinand Mathias et Jules Guesde (inversion de la bande) ; l'ADAV demande à réétudier la rue des Métallurgistes ; une étude sera lancée rue Duplex ; rues Lamartine et Calmette en attente des nouveaux comptages de la MEL (les anciens faisaient état de vitesses trop élevées pour y marquer un DSC sans éléments ralentisseurs) ; rue Chanzy, la Ville souhaite qu'une étude globale de requalification soit programmée. Des racks vélos ont été installés école Berthelot, un abri sera implanté école Jaurès, une demande de l'école Herriot sera prochainement déposée auprès de la Ville. Présentation d'une étude de piste cyclable bidirectionnelle Chemin des Amoureux (liaison Hellemmes-Ronchin). L'ADAV renouvelle sa demande de biseau pour sécuriser l'accès des cyclistes à la rue Raspail en venant de la rue Salengro (bordure importante à franchir, accidentogène). La Ville va demander à la MEL de nouvelles stations V'Lille à L'Épine et au Pavé du Moulin. L'ADAV renouvelle sa demande de verbalisation des automobilistes qui s'arrêtent/se stationnent en permanence sur la bande de la rue Salengro, presque impraticable à vélo de ce fait, mais la Ville ne souhaite pas verbaliser. ChG, LR.

Hem

16 juin : GTV, point sur les études précédemment demandées à la MEL. La Ville fait part de sa volonté d'étendre les DSC à de nouvelles rues. L'ADAV propose à la Ville de l'accompagner sur diverses actions de promotion. Une réunion spécifique sur le sujet sera à programmer. MA.

La Madeleine

24 juin : GTV. Présentation d'une étude de zone

30 avec DSC avenue Maréchal Leclerc (continuité rue de La Madeleine à Lille, déjà équipée en DSC) qui sera réalisée courant 2016, et rues Joséphine, Négrier, Courbet et Bapaume (validées mais pas encore programmées au budget). Projet d'implantation de 3 nouveaux abris vélos sécurisés par la Ville (rue de l'Abbé Lemire, square du Chauffour/Paul Doumer et angle Négrier/Joséphine) en plus des 4 existants (rues Faidherbe, Galliéni, Pasteur, Félix Faure), une place dans un abri est accessible pour tout habitant résidant à moins de 300 m et pour un coût de 30 €/an. Étude de zone 30 et DSC en cours pour le secteur Concorde/Mermoz/Turenne/Fontaine. L'ADAV demande à réétudier les rues Saint Henri et Jean Bart pour y marquer des DSC. L'ADAV demande à ce que des CLPC aux feux soient implantés dans la commune, la Ville va y réfléchir. OD, ChG.

Lille

21 avril : GTV autour des implications du plan de déplacements. Échanges notamment autour des détails de la mise à double sens général du boulevard de la Liberté : requalification du carrefour Vauban/Liberté avec suppression d'un tronçon de bande cyclable (Bd Vauban, côté Square Daubenton) auquel l'ADAV s'oppose, des solutions seront prochainement étudiées afin de conserver une continuité cyclable. L'ADAV demande un DSC rue du Réduit. ChG.

7 juin : GTV. L'ADAV demande un marquage d'aplat vert et logo sur les accès à la chaussée rue de Cambrai. Présentation de l'étude de pistes bidirectionnelles rue Paul Duez, qui seront réalisées en 2017 dans le cadre du projet d'aménagements rue Javary / Pont de Fives. Mise à sens unique avec DSC prévus rue du Buisson (limite Marqu'En-Barœul). Présentation de l'étude d'extension de zone 30 et DSC du Vieux-Lille. Seront réalisés à l'automne : rues St André, Entrepôt, Jemmapes, Voltaire, Royale, Voltaire, Metz, Magasin, Lieutenant Colpin, Halle, en partie Négrier et St André. Sont refusés pour cause de largeur insuffisante et passage de bus / poids lourds : Bateliers, Pont Neuf, Princesse, St Sébastien, en partie Négrier, St André, Metz. Bd Carnot : le scénario pistes (au lieu des bandes) préconisé par l'ADAV est validé par la Ville. L'ADAV demande une amélioration de la traversée cycliste de la rue du Cheminot Coquelin (piste vers le Pont de Fives) actuellement gérée par bouton-poussoir, notamment en incluant le « vert » cycliste/piéton systématiquement dans le cycle de feu : la MEL va étudier diverses solutions, dans un 1^{er} temps en tentant de synchroniser le vert cycliste/piéton des 2 traversées consécutives. L'ADAV demande le marquage d'un sas vélo avenue Cordonnier pour tourner à gauche vers le Pont de Tournai, un abaissé de bordure pour accéder directement à la bande du Bd Victor Hugo depuis la piste du giratoire des Postes. Une étude de DSC rue du Réduit sera programmée en 2017. Le DSC de la rue Jean Prouvé sera réalisé prochainement (secteur Porte de Valenciennes). 53 panneaux de CLPC seront prochainement installés sur les boulevards du « Pentagone ». ChG.

26 avril : Repérage de la demande d'implantation d'une cinquantaine d'arceaux avec le technicien de la Ville pour implantation au 2^e semestre 2016. ChG.

L'ADAV Y ÉTAIT DANS LES ANTENNES

3 mai : Échanges avec l'animatrice du blog *styr.me* pour imaginer une collaboration future. STT.

4 mai : Rencontre avec un représentant du Ch'ti Bike Tour pour présenter l'animation prévue fin août. AA.

14 juin : Remise en selle avec le personnel de la mairie. AA, CaG.

16 juin : Remise en selle avec le personnel de l'entreprise GRDF. AA.

21 juin : Réunion de préparation pour la rentrée de la vélo-école adultes. AA, FC, MD.

5 juillet : Réunion avec l'atelier des Jantes du Nord pour l'organisation de la Broc' à vélos et de l'atelier d'aide à la réparation du 15 octobre. AA, CaG.

6 juillet : Stand marquage à l'Université catholique de Lille dans le cadre du projet Copilot. AA.

11 juillet : 2^e Copil du projet Copilot. AA, JP

Lomme

27 avril : CCC - Assemblée Pleinière. Plan de Circulation et de stationnement. CH

19 mai CCC - Commission Cadre de Vie et Service au Public. Trame Verte. CH.

31 mai CCC - Assemblée Pleinière. Plan de Circulation et de stationnement. CH.

25 juin CCC. Trame verte repérages sur site. CH.

29 juin CCC - Assemblée Pleinière. Plan de Circulation et de stationnement.

6 juillet CCC - Commission Cadre de Vie et Service au Public. Trame Verte. CH.

Loos

30 mai : Stand Semaine de l'Écocitoyenneté avec l'AREFEP. PC.

12 juin : Stand d'information et marquage contre le vol pendant un marché. NF, PC.

Mouvaux

21 avril : Rencontre avec une représentante de Vilogia, bailleur social, pour une animation dans le cadre d'un projet immobilier *Troisième révolution industrielle* dans le quartier de l'Escalette. AA.

26 avril : Réunion de préparation du week-end « Habitants à énergie positive » dans les bureaux de Vilogia à Villeneuve d'Ascq. AA.

4 juin : Animation dans le cadre du projet HEP ; stand, parcours de maniabilité et balade. AA, AM.

Quesnoy-sur-Deûle

18 septembre : Journée de la mobilité à Quesnoy-sur-Deûle : marquage contre le vol et animation d'un circuit de maniabilité. JP, SH.

Ronchin

24 mai : Animation avec exercices de maniabilité au Pôle René Coty auprès de CM₁-CM₂ dans le cadre du challenge « Émile le serpent mobile ». JP, CG.

6 juillet : Réunion de travail pour préparer les balades découvertes qui seront programmées pendant le courant de l'été. MA, JP.

20 juillet : Balade sur la thématique des espaces verts autour de Ronchin. Une quinzaine de participants. JP, MV, CV.

3 août : Organisation d'une balade découverte au départ de Ronchin pour montrer comment se rendre à la gare de Lille à vélo. MA.

Roubaix

31 mai : Stand marquage au Centre hospitalier Victor Provo, dans le cadre d'une journée Développement durable. AA.

Saint-André

22 juin : GTV. Échanges autour de la relance et du fonctionnement de ce groupe de travail. DSC : l'ADAV et la Ville demandent à ce que les rues Corneille, Lavoisier, Peupliers, Violettes, Francis Blanche soient étudiées. La Ville refuse que la rue Alsace Lorraine soit dotée d'un double-sens cyclable (cause avancée : étroitesse de la chaussée, trafic important). Les rues Gadenne/Defives, Bizet/Ravel/Chopin et Catoire/Fénelon feront l'objet d'une visite de terrain. CLPC : l'ADAV demande à ce que ce dispositif soit mis en place sur la commune, la Ville y est opposée pour l'instant, mais le sujet pourra être abordé lors d'un prochain GTV. L'ADAV et la MEL demandent une étude d'aménagement cyclable sur l'avenue de Tassigny. L'ADAV demande qu'une piste bidirectionnelle soit officialisée rue du Cardinal Liénart, au lieu de la piste unidirectionnelle actuelle déjà empruntée à double-sens par les cyclistes, ainsi qu'une étude d'aménagement cyclable rue Leclerc entre la rue Vauban et la rue de la Résistance/Gambetta : ces demandes pourront être faites à la MEL lorsque celle-ci sera gestionnaire de cette voirie qui est encore de compétence départementale. L'ADAV évoque le problème de l'étroitesse de la « voie verte » rue du Cardinal Liénart (côté Deûle), la Ville échangera à ce sujet avec l'Espace Naturel Lille Métropole. La Ville informe l'ADAV que le tronçon en cours d'aménagement de la rue Ste Hélène ainsi que l'intégralité de la rue Pasteur seront traités en zone 30, sans terre plein central (insécurisant pour les cyclistes) mais sans aménagement cyclable. Arceaux : l'ADAV fournira une liste de besoins en stationnement vélo. ChG, PM.

29 juin : Réunion de terrain avec les services de la Ville pour identifier les DSC demandés par l'ADAV dans les rues Gadenne/Defives, Bizet/Ravel/Chopin et Catoire/Fénelon. Le sujet sera de nouveau abordé lors d'un prochain GTV. ChG, PM.

1^{er} juin : Rencontre avec l'institutrice d'une classe de maternelle et adhérente de l'ADAV, pour assister à une séance vélo qu'elle organise avec sa classe. AA, SM.

Villeneuve d'Ascq

19-28 avril : Cycle d'animation avec une classe de CM₂ de l'école Paul Fort. AA, ChG.

19-29 avril : Cycle d'animation avec une classe de CM₂ de l'école Toulouse-Lautrec. AA, LG, MV.

22 avril-24 juin : Cycle d'animation avec des élèves de CM₁ et CM₂ de l'école Pierre et Marie Curie, dans le cadre des TAP. AA, ChG, JP, LG, MV.

28 avril-12 mai : Cycle d'animation avec une classe de CM₂ de l'école Calmette. AA.

30 avril : Organisation d'une balade découverte des cheminements cyclables de la ville et les possibilités de liaisons entre les quartiers et les villes limitrophes. MA.

19-26 mai : Cycle d'animation avec une classe de CM₂ de l'école René Clair. AA, LG.

4 juin : Organisation d'une balade découverte pour découvrir les itinéraires cyclables pour se rendre à la gare de Lille. MA.

ANTENNE VALENCIENNOISE

Valenciennes Métropole

19 avril : Réunion sur le Projet de la Boucle Un'escaut, itinéraire loisirs de 29 kilomètres, empruntant sur 15 kilomètres un chemin de halage, dédié aux modes actifs entre le port fluvial de Valenciennes et l'étang de Chabaud Latour à Condé sur Escaut. Ce projet est relié à la voie verte des gueules noires qui chemine d'Anzin à Condé sur Escaut. AL et MA.

18 mai : Réunion sur l'avancée de l'étude la Boucle n'escaut. Points soulevés : revêtements à mettre en œuvre, signalétique, séquences paysagères à traiter, entretien des voies. Programmation des travaux lors d'une prochaine réunion. AL et MA.

Raisme

25 avril : 1^{er} diagnostic avec repérage sur le terrain pour évaluer les améliorations que l'on pourrait apporter aux déplacements des cyclistes. La commune est traversée par une départementale très chargée en circulation, mais elle est aussi bordée par une forêt pourvue de nombreux chemins ou petites routes accessibles aux cyclistes. Une base de loisirs attire un public important, principalement en voiture, des itinéraires sécurisés pour y accéder à vélo sont aussi à l'étude. AL, NL, MA et ReB.

Saint-Saulve

9 mai : Réunion sur le projet de la Boucle Un'escaut. Points abordés : accès, signalement. Ce projet communautaire est une opportunité pour la commune et doit être mis en valeur par l'ensemble du territoire. AL

Valenciennes

2 août : Réunion de préparation de Val'en cycles. AL

SITURV

20 avril : Réunion sur le PDU de l'agglomération, le Schéma Directeur Vélo est évoqué. La cartographie et la cyclabilité développées par l'ADAV sont des outils permettant de prioriser les aménagements à créer. Le stationnement vélo et la complémentarité tram + vélo sont aussi à l'ordre du jour. En discussion : mise en place d'un système de location vélos dans le valenciennois. AL et MA.

7 juin : Réunion sur le Schéma Directeur Vélo, de nouveaux partenaires apparaissent, Pharma'cyclo (atelier de réparation vélo), l'Université de Valenciennes. Point sur la cartographie de l'ADAV. La mobilité des étudiants est aussi un sujet à traiter, des prêts de vélo existent déjà sous forme d'initiatives associatives. Parmi les initiatives envisagées par le SITURV, une maison du vélo sur Valenciennes. AL et MA.

L'ADAV Y ÉTAIT CREM - AUTRES - SMIRT



18 avril : Rencontre de parents d'élèves pour le lancement d'un pédibus au groupe scolaire Jean Zay à Lille, quartier Saint-Maurice Pellevoisin. JP.

19 avril : Bilan d'une expérimentation menée sur la zone d'activités de la Haute-Borne à Villeneuve

d'Ascq pour fluidifier le trafic aux heures de pointe. JP.

20 avril : Rencontre de la DREAL pour proposer des actions et outils d'accompagnement de la mise en place de Plans de Déplacement d'Etablissements Scolaires dans les collèges et lycées de la région avec l'appui d'un réseau d'acteurs-relais de l'écomobilité scolaire. JP.

25 avril : Présentation de la campagne Émile le serpent mobile aux référents de site de l'école Desbordes-Valmore à Lille. La campagne s'est déroulée sur le temps périscolaire pendant 2 semaines en juin. JP.

27 avril : Rencontre des responsables d'un projet de « Rue aux enfants » à Arras. JP.

2 mai : Rencontre régionale des acteurs-relais de l'écomobilité scolaire au CPIE Val d'Authie,

Auxi-le-Château. Présentation de la boîte à outils PDES, projet de challenge de l'écomobilité scolaire... JP.

12 mai : Co-organisation d'une rencontre « Marcher, pédaler... la mobilité active, c'est bon pour la santé » à Loos avec l'APPA.

14 mai : Rencontre de parents d'élèves pour le lancement d'un pédibus à l'école Desbordes-Valmore, Lille, quartier Bois-Blancs. JP.

18 mai : Participation à une rencontre du réseau picard des acteurs de l'écomobilité scolaire organisé par l'association En Savoir plus à Clermont-sur-Oise. JP.

25 mai : Intervention lors de la rencontre « Une ville à vivre, pour les enfants aussi ! - À l'école, j'y vais autrement... » organisée à Dijon par EVAD, Rue de l'Avenir et la DREAL Bourgogne. Présentation des actions menées par le Crem en Nord-Pas de Calais : boîte à outils PDES, fiches bonnes pratiques... JP.

30 mai : Interview sur Chérie FM pour promouvoir le lancement du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

3 juin : Rencontre du nouvel animateur du Plan Climat Territorial du Pays du Ternois. Présentation des activités du CREM pour de futurs projets communs. JP.

17 juin et 25 août : Réunion de préparation d'une rencontre sur l'écomobilité en Avesnois à horizon décembre 2016 en partenariat avec l'Agence d'Urbanisme Sambre-Avesnois. JP, DD.

18 juin : Réunion de préparation d'une « Rue aux enfants » organisée par l'association Potes en Ciel et qui se déroulera le 9 octobre, rue Mirabeau à Lille-Fives. JP.

23 juin : Rencontre de Christophe Legroux du Parc Naturel Régional de l'Avesnois qui souhaite associer le Crem à une expérimentation menée sur 18 mois avec des habitants de Fournies. L'objectif sera de s'appuyer sur les données réelles et individualisées de consommation de carburant d'automobilistes pour essayer d'aller vers une modification des modes de déplacements. Des animations seront à construire dans le cadre de ce partenariat. JP, MA.

28 juin : Remise de prix aux classes lauréates du challenge de l'écomobilité scolaire, les CM2 de l'école Notre-Dame de la Treille à Faches-Thumesnil et les CM₁-CM₂ de l'école Andrée Chédid à Anstaing.

1^{er} juillet : Cotech avec les partenaires financiers du Crem. Évaluation des actions en cours et perspectives. JP, MA.

AUTRES

ADAV

25 avril : Rencontre avec un étudiant en Master 1 Urbanisme de l'université de Lille 1, qui rédige un mémoire autour des pratiques cyclables à Lille. Échanges autour des éléments qui influencent la pratique du vélo (présence d'aménagements cyclables, place de la voiture, lieu d'habitation, catégorie professionnelle, image du vélo...). ChG.

8 mai : Aide à l'encadrement de la « Caravane vanne » organisée par Culture et Flonflons. JP, TS, RB, AS, JC, AO

18 mai : Pot de bienvenue des adhérents. AA, CaG.

3 juin : Participation de l'ADAV, sur invitation de l'association Opale Vélo Service à Calais, à un débat sur la place du vélo suite à la projection du documentaire *Bike vs Cars*. La création d'une antenne de l'ADAV sur Calais est évoquée. MA, YP.

20 juin : Pot de départ de Chloë Grépinet, salariée de l'association.

27 juin et 6 juillet : rencontres de salariés de l'Université Catholique de Lille dans le cadre de l'expérimentation CoPILOT animée par l'Institut du Développement Durable et Responsable. Il offre la possibilité à 300 salariés volontaires de les aider à optimiser leur trajet domicile-université en testant gratuitement de nouveaux moyens de transport. JP

7 juillet : Participation au Copil modes doux de la MEL. JP, OD.

11 juillet : Pot de départ d'Alexis Arnaud, salarié de l'association.

FUB

4-6 avril : Formation Initiateur Mobilité Vélo avec l'association Vélo-Cité à Bordeaux. AA.

1^{er} juillet : participation à l'université d'été de la FUB à Paris. Réunion sur la relation FUB-association et sur la cyclabilité. MV

MRES

8 juin : Participation de l'ADAV au groupe de travail PLUI. MA, DL, YP, YL.

24 juin : Réunion du groupe de travail PLUI. MA, DL, YP, YL.

5 juillet : Réunion du groupe de travail PLUI. MA, DL, YP, YL.



16 avril : Présentation de la carte de cyclabilité à Dunkerque lors d'un événement « j'y vais à vélo », au marché du végétal à Rosendaël. MV, JV.

21 avril : Présentation de la carte de cyclabilité à Lille lors de l'événement « Sharing Lille » à Euratechnologies, aux côtés de la MEL. MV.

23 avril : Présentation de la carte de cyclabilité à Villeneuve d'Ascq, avec l'association ENVAR des étudiants d'urbanisme de Lille 1. MV.

23 avril : Présentation de la carte de cyclabilité à Dunkerque lors de l'atelier d'aide à la réparation, à la MdE. JV

3 mai : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à l'université catholique de Lille, dans le cadre du Challenge Européen organisé par la MEL. MV.

7 mai : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à la médiathèque de Tourcoing, dans le cadre du Challenge Européen organisé par la MEL. MV.

10 mai : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à l'Université catholique de Lille, dans le cadre du Challenge Européen organisé par la MEL. MV.

11 mai : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à Béthune, avec les adhérents de l'ADAV. MV.

19 mai : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à l'Université catholique de Lille, dans le cadre du Challenge Européen organisé par la MEL. MV.

19 mai : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à la médiathèque de Tourcoing, dans le cadre du Challenge Européen organisé par la MEL. MV.

24 mai : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à l'Université catholique de Lille, dans le cadre du Challenge Européen organisé par la MEL. MV.

24 mai : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à Hellemmes, dans le cadre du Challenge Européen organisé par la MEL. MV.

13 juin : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à Valenciennes, avec les adhérents de l'ADAV. MV, AL.

15 juin : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à Arras, avec les adhérents de l'ADAV. MV, PT

21 mai : Présentation de la carte de cyclabilité à Tourcoing, lors de l'événement « Les Rues Joyeuses ». MV YP.

28 mai : Présentation de la carte de cyclabilité à Lille, lors de la Fête du vélo, à la gare Saint Sauveur. MV.

29 mai : Présentation de la carte de cyclabilité à Lille lors de la fête de l'environnement et des solidarités, à la gare Saint Sauveur. MV.

30 mai : Présentation de la carte de cyclabilité à Dunkerque, lors d'une réunion publique de la FIL, dans le quartier de Malo. MV.

21 juin : Présentation de la carte de cyclabilité à Villeneuve d'Ascq lors d'une réunion d'adhérents de l'ADAV. MA, MV.

L'ADAV Y ÉTAIT INSTITUTIONS



14 avril : Réunion de travail sur l'accessibilité à vélo de la zone d'activité du secteur Lil'Aéroparc à Lesquin. MA.

21 avril : Réunion de terrain autour des abris vélos sécurisés qui seront implantés dans les parkings d'Euralille, Lille Europe et Grand Palais. L'ADAV renouvelle ses réserves quant à leurs lieux d'implantation (certains sont trop éloignés des accès au parking), nombre de places trop limité (40 à Euralille, 21 à Lille Europe, 10 à Grand Palais), accès aux abris par carte pass pour plus de praticité. ChG.

26 avril : Présence de l'ADAV à l'AG des retraités de la CFDT pour les sensibiliser à la pratique du vélo en toute sécurité et pour présenter les évolutions du code de la route suite aux travaux du PAMA. MA.

30 avril : Loos, lancement du Challenge européen du vélo et inauguration d'un nouvel abri à vélos sécurisé. Allocution de Mme Voituriez, conseillère déléguée au plan vélo, et de l'ADAV qui rappelle les orientations et les priorités du plan vélo métropolitain. MA, PC.

30 avril : Lancement du Challenge européen du vélo au siège de la MEL ; stand et encadrement de balades. AA, LD, LG, MD.

10 mai : Pot de préparation de la Fête du vélo avec les bénévoles. AA, ChG.

13 mai : Interview pour la radio Metropolis à propos du Challenge européen du vélo. AA.

13 mai : Rencontre du service Vie associative de la Ville de Mons-en-Barœul en vue d'un projet d'évènement grand public sur la mobilité. JP.

17 mai : Animation et sortie pédagogique avec une classe de 4e du collège de Saint-André dans le cadre du challenge « Ensemble en selle ». JP, MA, PM.

22 mai : Fête du vélo de la métropole lilloise à Villeneuve d'Ascq, dans le cadre de la Fête de la nature. Malgré la pluie, un public intéressé a été renseigné sur notre stand d'information et de marquage des vélos contre le vol. AA, ChG.

28 mai : Fête du vélo de la métropole lilloise. Une réussite pour cette édition 2016 avec 170 cyclistes venus à Lille via les convergences, près de 350 participants à la grande parade, plus de 5 000 visiteurs à la Gare Saint Sauveur à Lille où se tenaient des animations et nombreux stands des acteurs du monde du vélo.

29 mai : Balade de la fête du vélo de la métropole lilloise, du Canal de Roubaix au Val de Marque.

2 juin : Cérémonie de clôture du Challenge européen du vélo au Btwin Village. L'ADAV reçoit le « Maillot jaune » de la meilleure grande équipe ; l'équipe « Salariés de l'ADAV » reçoit le « Maillot blanc » de la meilleure nouvelle équipe « Entreprise ». Beaucoup d'adhérents de l'ADAV ont créé

des équipes dans leurs écoles, entreprises ou quartiers, bravo à vous ! AA.

3 juin : Réunion de préparation de la journée d'intégration des nouveaux étudiants lillois programmée le 16 septembre place République à Lille avec un village de la mobilité douce. JP

6 juin : UTRV, réunion de travail sur les projets de l'unité territoriale. Roubaix, présentation du projet de pistes cyclables sur le bd de Douai, projet de protection des bandes cyclables dans les courbes (passage en piste) sur l'av J. Jaurès, projet de bandes cyclables sur le bd Leclerc avec suppression d'une voie de circulation (doit être réalisé en juin si accord municipalité). Zones 30 rue de l'Hommelet, Maufait et Iéna. Hem, intégration d'un DSC sur le rue de Willems. Mons en Barœul, études de DSC sur les rues JJ. Rousseau, Pasteur, Jaurès, Carnot, Rollin et généralisation des CLPC aux feux. Croix, zone 30 rue de la Basse Ville. MA.

7 juin : Pot de bilan de la Fête du vélo avec les bénévoles. AA, CaG, ChG.

9 juin : Rencontre avec les services de Kéolis en charge de l'exploitation du service V'lille pour imaginer des actions communes et renforcer nos liens. MA.

14 juin : Participation à une recherche-action sur la mobilité à l'échelle du territoire de la métropole lilloise. JP

15 juin : animation à Lille d'une formation d'animateurs des communes de Lille, Roubaix et Hellemmes pour la mise en place de cycles d'apprentissage du vélo et de la mobilité en école primaire sur le temps périscolaire. JP

23 juin : Nouvelle réunion de travail avec les services de la MEL et de la Ville de Roubaix pour faire le point sur le suivi des études cyclables de la Ville. Le traitement de la discontinuité cyclable au niveau de la station de métro Alsace devrait être réalisé en 2016. Autres réalisations qui devraient aboutir en 2016 : DSC rue de Sébastopol, de l'Hospice, du Coq Français. Étude du projet de continuité de la VV du Canal de Roubaix (EuroVelo 5) sur le quai du Sartel. MA.

1^{er} juillet : Participation de l'ADAV à la concertation sur la Révision du PLUI en salle du Conseil. L'ADAV demande que soit repris le schéma directeur cyclable dans les documents du PLUI. M. Daubresse, Vice-président, affirme son soutien pour le traitement des continuités cyclables permettant les liaisons entre les communes de la MEL et le traitement des coupures. MA, YP.

4 juillet : participation au groupe « écomobilité scolaire » animé par la MEL. Présentation du Challenge de l'écomobilité scolaire. JP

5 juillet : Participation de l'ADAV au séminaire sur les Mobilités. MA, OD.

11 août : Rencontre avec le service Mobilité pour étudier conjointement la prise en compte du vélo dans le PLUI. MA, STT.



Région
Hauts-de-France

10-11 mai : Animation-discussion autour du vélo au lycée Pasteur de Lille, dans le cadre d'une journée Sécurité routière, avec toutes les classes de 2nd. AA, JP.

14 juin : Réunion d'étape pour faire le point sur notre partenariat et les actions menées en 2016. MA.

25 juin : À l'initiative de l'ADAV, rencontre des associations de la FUB des Hauts-de-France à Amiens. Il est convenu de travailler ensemble sur diverses thématiques, notamment sur les Véloroutes et VV. Le collectif Vel'Hauts de France est constitué. MA, YP, DL, D Delcroix.

13 mai : formation d'animateurs de l'opération *Nos Quartiers d'été* pour le montage d'actions et projets autour de la promotion du vélo. Evènement organisé par le Conseil Régional. JP

6 juin : Cotech sur la RD916 à Coudekerque-Branche. Réunion de travail avec les services du Département et de la CUD pour analyser la sécurité de la piste cyclable bidirectionnelle au droit de l'accès nouvellement créé pour la desserte d'un centre commercial. Plusieurs solutions sont étudiées et devront être proposées à la municipalité. MA.



12 mai : Réunion avec les responsables de l'arrondissement de Valenciennes sur le projet

cyclable de la RD 13 à Wallers. La CVCB qui avait été proposée par l'ADAV a été étudiée par les services du Département et validée par la municipalité. Dernière analyse des plans pour ce projet qui devrait être réalisée courant 2016. MA.

6 juin : Cotech sur la RD916 à Coudekerque-Branche. Réunion avec les services du Département et de la CUD pour analyser la sécurité de la piste cyclable bidirectionnelle au droit de l'accès nouvellement créé pour la desserte d'un centre commercial. Plusieurs solutions sont étudiées et devront être proposées à la municipalité. MA.



20 avril : Réunion à la MDAD du Boulonnais, à

Wimille, pour étudier la desserte du collège de Samer. MA.

27 avril : Réunion de travail pour faire le point sur nos actions sur la cartographie et l'écomobilité et pour développer les synergies entre les actions de l'ADAV et celles du CD 62 : MA, JP, MV.

28 juin : Copil en mairie sur l'étude de desserte cyclable du collège de Beaurainville. MA.

30 mai : Animation théorique et de maniabilité à destination d'élèves cyclistes et de délégués de classe des collèges d'Oye-Plage et de Sangatte. AA.

10 juin : Animation sur le thème « Je roule à vélo en sécurité » au collège Jean Moulin au Portel. JP

AGENDA

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 Dunkerque, les samedis 8 octobre, 5 novembre et 10 décembre à la Maison de l'Environnement de 9h à 12h ;
- à Lille, avec les Jantes du Nord, tous les mardis et jeudis de 18h à 20h30, les vendredis de 16h à 18h30 et les samedis (sauf le premier du mois) de 10h à 12h30 au 41 rue Eugène Jacquet ;
- à Saint-Omer, les 1^{er} et 3^e mercredis du mois de 17h30 à 19h30

Derniers vendredis du mois à Lille
Masse critique

Samedi 8 octobre à Dunkerque
Balade et atelier cyclabilité

Dimanche 9 octobre à Hazebrouck
Journée sans voiture

Dimanche 9 octobre à Lille
Journée Rue aux Enfants à Fives

Vendredi 14 octobre à Lille
Atelier cyclabilité avec la FUB

Samedi 15 octobre à Villeneuve d'Ascq
Atelier cyclabilité grand public

Samedi 15 octobre à Lille
Broc'à vélos, salle Courmont

Vendredi 28 octobre à Lille
Masse critique

Opérations éclairage

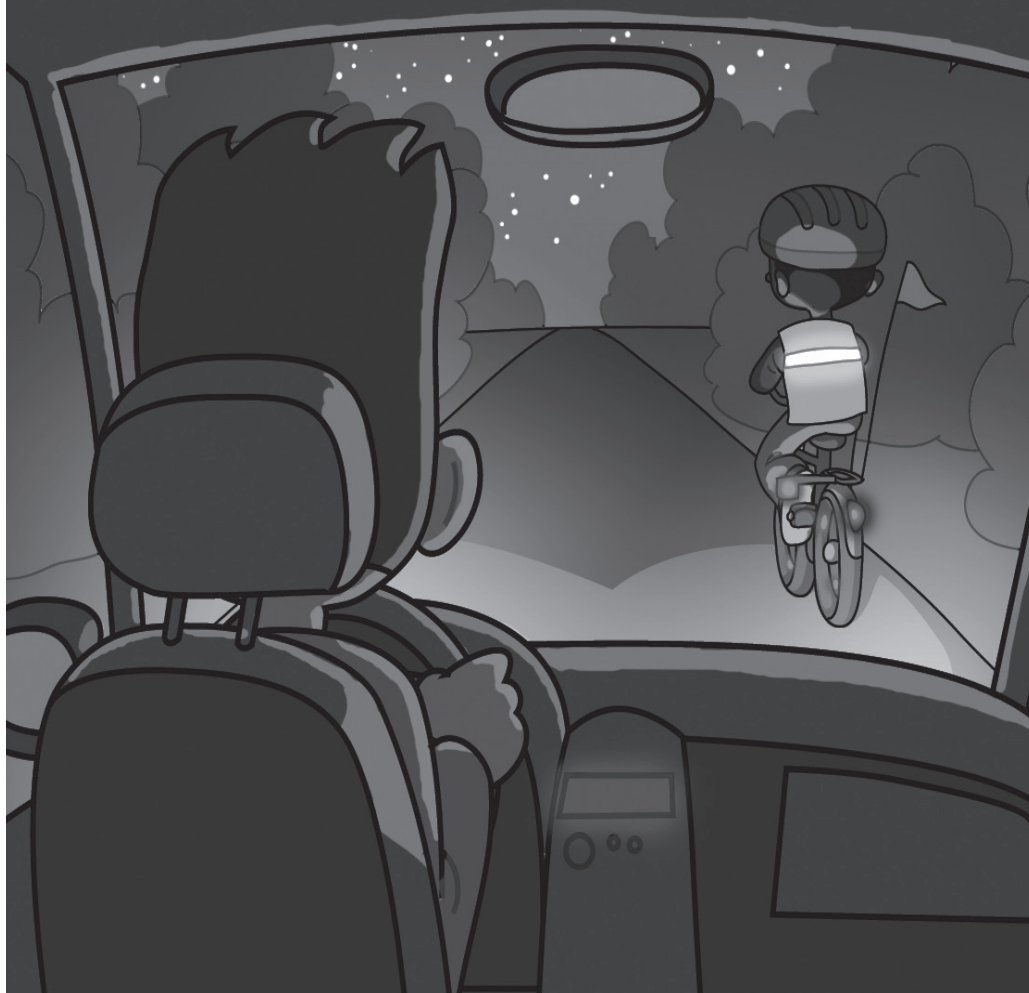
- 2 novembre à Loos
- 3 novembre à Béthune
- 4 novembre à Dunkerque
- 7 novembre à Valenciennes
- 9 novembre à Tourcoing
- 15 novembre à Lomme
- 16 novembre à Lille
- 17 novembre à Maubeuge
- 21 novembre à Fourmies

*Les articles
pour le prochain
heurOvéLO,
le n°83, doivent
nous parvenir
avant le
19 décembre*

ÉVÉNEMENT

CADRE RÉSERVÉ À
L'ÉTIQUETTE POUR LA
LIVRAISON DE LA REVUE
PAR LES FACTEURS
BÉNÉVOLES

En novembre, dans toute la région, Droit au vélo organise des opérations Éclairage pour sensibiliser les cyclistes à l'importance de se rendre visible



L'HeurOvéLO
Journal détaillé

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
info@droitauvelo.org - www.droitauvelo.org

Commission paritaire ISSN 12510602 ;
Périodicité quadrimestrielle. Conception ADAV. Le numéro : 2 €,
gratuit pour les adhérents. Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication : Yannick Paillard
Rédacteur en chef : Hervé de Cagny
Maquette : Noémie Ciofalo et Sébastien Torro-Tokodi
Illustration : couverture Laurent Libessart
Relecteurs : Hervé de Cagny.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Clément Blin, Pascal, Coquerelle, Colette Cornil, Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Chloé Grépinet, Christophe Herlin, Gilles Laurent, Alain Legrand, Rémi Manier, Éric Maquet, Bastien Nonque, Léo Paillard, Judicaël Potonnec, Françoise Richard, Pierre Tittlein, Sébastien Torro-Tokodi, Mathias Vadot, Julien Vitse.

Les articles parus dans l'HeurOvéLO 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 : 2200 ex.

