ADAV droit au vélo
www.droitauvelo.org

l'heure vélo
Journal dérailleur

Janvier 2017

n°83

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
SAMEDI 18 MARS À LILLE

ÉDITORIAL P2

DOSSIER P2-6

La voie cyclable est tracée pour la MEL

Les nouveaux plans de déplacement dans les quartiers de Dunkerque

Les 4 Jours de Dunkerque et les 365 jours de Béthune

Le Crem de la crème...

INITIATIVES P7-10

Un changement d'avis qui change la vie

L'hôpital : en ambulance ou à vélo ?

Déménager en vélo-cargo, c'est possible et plaisant !

Vélo éducation

Naissance d'un collectif fivois autour de la mobilité douce

Une bonne résolution pour 2017

Au marché

À vélo, c'est gratuit !

AÏE !/PRÉVENTION . . . P11-12

Verglas

Méfiez-vous des autocars de Lille-Europe...

Une victime de plus

RD2

Il y a stop et stop !

DIVERS P12-17

L'ADAV Y ÉTAIT . . . P18-23

AGENDA P20

ENQUÊTE P20

VÉLO, TOUT AUTO, FAITES VOS JEUX !

L'ÉDITO

Pics de pollution à répétition, saturation de l'espace public, disparition des commerces dans les villes moyennes, problèmes de santé publique liés à la sédentarité… la «solution Vélo» devrait s'imposer naturellement : absence de pollution, rapidité de déplacement, convivialité, activité physique, soutien au commerce de proximité…

Pourtant, en fin 2016, le ministère de l'environnement a décidé de supprimer les subventions aux fédérations nationales vélo auxquelles Droit au vélo est adhérent: Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V) et Heureux Cyclage. Il en est de même pour les associations de collectivités publiques (Le Club des villes et territoires cyclables – CVTC et l'Association des départements et régions cyclables – DRC). Grâce à la mobilisation de l'ensemble des associations, la FUB et l'Heureux Cyclage ont finalement obtenu une subvention. Les autres sont en difficulté, particulièrement l'AF3V qui est la plus vulnérable d'entre elles. Hormis les voyages à vélo, les véloroutes et voies vertes sont pourtant indispensables aux cyclistes au quotidien pour relier deux villes ou pour pénétrer au cœur des villes en toute sécurité (le long des voies d'eau par exemple).

En outre, le 21 décembre 2016, un décret obligeant le port du casque à vélo pour les moins de 12 ans est paru au JO. Il sera applicable à compter du 22 mars 2017. Cette mesure est totalement contre-productive et sert surtout à masquer une politique vélo insuffisante (voir le dossier).

Le salut viendra peut-être d'un échelon plus local dans la continuité de ce que plusieurs collectivités de la région ont amorcé : investissements pour les infrastructures, aide à l'achat de vélo ou la location longue durée. Ces mesures sont efficaces si elles sont liées à un apaisement de la circulation automobile. En 2017, Droit au vélo continuera à défendre les intérêts des cyclistes auprès des décideurs politiques sur tout le territoire régional.

Mais la rue n'est pas uniquement à considérer comme un espace de circulation. C'est surtout un espace de vie. En phase avec l'action du CREM (www.ecomobilite.org) géré par Droit au vélo, l'ADAV intervient de fait depuis plusieurs années sur l'ensemble des mobilités actives. En 2017, il sera proposé à l'ensemble des adhérents une évolution des statuts de l'association pour officialiser et développer notre action en faveur de l'ensemble des mobilités actives.

Cyclistes, piétons, jeunes ou moins jeunes, que vous soyez valides ou à mobilité réduite, au nom du conseil d'administration et de l'équipe salariée de Droit au vélo, je vous souhaite une excellente année 2017.

Yannick Paillard,
Président

LA VOIE CYCLABLE EST TRACÉE POUR LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Au printemps 2014, nous présentions dans l'heurOvélO le travail effectué par Droit au vélo avec les services de Lille Métropole sur la réalisation d'une étude intitulée «*Vers une métropole cyclable – 2020*». Son but était de définir les conditions nécessaires pour atteindre en 2020 l'objectif défini par le Plan de Déplacement Urbain de 10 % de part modale pour les déplacements à vélo.

L'étude avait alors défini **un réseau principal d'itinéraires cyclables**, un réseau secondaire et surtout mis en évidence **une cinquantaine de « points durs » prioritaires à résorber** pour aboutir à **un réseau cyclable homogène et continu.**

Au-delà de la définition et de l'identification des itinéraires, l'étude révélait la nécessité de se doter d'un budget d'investissement pluriannuel de l'ordre d'une dizaine de millions d'euros par an pour le seul réseau principal. Ce budget devait permettre de réaliser 100 % du linéaire projeté avec le traitement des points durs.

Jusqu'à l'année dernière, le budget se limitait à 2 ou 3 millions par an. Nous étions donc très loin des objectifs !

Lors des premières assises de la mobilité le 22 septembre dernier et **pour la première fois, un budget de 30 millions d'euros a été annoncé par le Président de la MEL.** Point important, ce budget est sanctuarisé pour ces quatre prochaines années ce qui permettra enfin d'établir **une programmation pluriannuelle d'investissement.** La résorption des principales coupures demande en effet un long travail d'instruction des dossiers avec des phases d'appels d'offres que ne permet pas un budget annuel.

Par ailleurs, le transfert de la compétence voirie du Département à la MEL, le 1er janvier 2017, devrait faciliter l'instruction des études et des réalisations. En effet 80 % du réseau cyclable principal se situe sur l'ex réseau départemental. Jusqu'à présent il fallait donc convenir d'un cofinancement entre les deux collectivités et composer avec des priorités aux temporalités parfois différentes.

Pour que les travaux soient effectifs, il faudra néanmoins l'accord :

- du maire qui détient le pouvoir de police sur sa commune (n'hésitez pas à sensibiliser le vôtre) ,
- des services de l'État, accord souvent très long à obtenir dès lors que l'on touche aux ouvrages ou bretelles qui donnent accès au réseau national ou autoroutier.

La première grosse coupure traitée devrait être celle de la rue Javary, à Lille, avec une liaison sous la forme d'une piste cyclable bidirectionnelle entre la rue de Tournai et le pont de Fives.

SUIVRONT LES PROJETS :

- Galilée – Kuhlmann, liaison entre le quartier de Bois-Blancs à Lille et Loos (franchissement de la Deûle et de l'A25 qui permettra le passage de l'EuroVelo n°5) ;
- Pilaterie – Jean-Jaurès à Villeneuve d'Ascq (reprise du giratoire Saint-Ghyslain et franchissement de l'A22 avec reprises importantes des bretelles d'accès à l'A22) ;
- Rue Sadi-Carnot à Ronchin (passage sous l'autoroute A1 et au-dessus des voies TER et TGV) ;
- Porte d'Arras à Lille avec réalisation de pistes cyclables pour permettre le franchissement de l'échangeur qui donne accès à l'A25 ;
- Franchissements du boulevard du Breucq à Villeneuve d'Ascq (voie rapide N227) pour permettre des liaisons entre l'avenue du Pont-de-Bois et la rue de Lille et entre le boulevard de Mons et l'avenue de la Marque ;
- Franchissement de la Deûle à Wambrechies (réalisation de pistes sur le pont de la rue de la Distillerie) ;
- Sécurisation de l'avenue des Nations-Unies à Roubaix ;
- Aménagement du quai du Sartel à Roubaix pour permettre la continuité de l'EuroVelo n°3 le long du canal de Roubaix ;
- Traitements des giratoires sur le boulevard de la Lys entre Comines et Bousbecque…

De nombreux autres projets sont en cours d'étude et permettront également de compléter le réseau cyclable métropolitain. Notons également que ce budget spécifique n'inclut pas les aménagements cyclables réalisés lors des créations ou réfections de voiries.

Parallèlement, nous menons avec les services de la MEL un **travail de mise à jour des itinéraires** définis en 2014 **pour prendre notamment en compte l'élargissement du territoire à cinq nouvelles communes des Weppes, une meilleure desserte du CRT de Lesquin et du Mélantois et une densification du réseau à Roubaix** (desserte de l'Eurotéléport…).

Afin de donner plus de poids au schéma directeur cyclable issu de l'étude « Vers une métropole cyclable », l'ADAV a également sollicité la MEL, dans le cadre de la révision de son PLUI (Plan local d'urbanisme intercommunal), pour que ce dernier y soit inscrit et figure sous forme d'une carte dans le PADD (plan aménagement développement durable), au même titre que les grands équipements de transport.

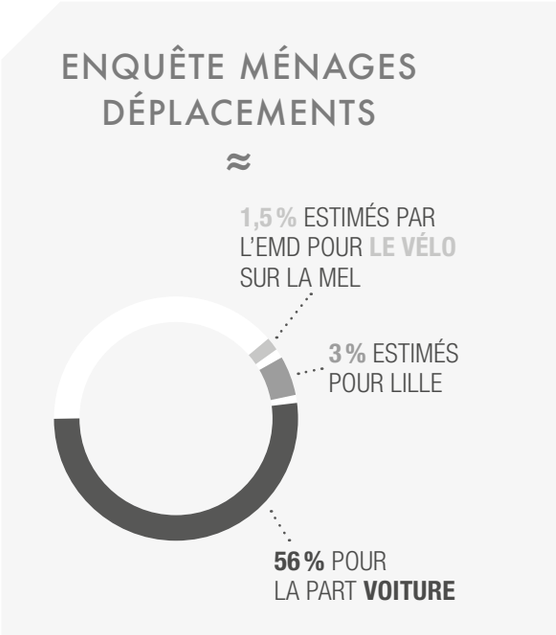
En cette période de disette budgétaire, l'effort consenti par la MEL est à saluer et nous ne pouvons que nous réjouir de cette nouvelle orientation. Ce rattrapage réalisé, des investissements moins importants permettront ensuite de maintenir une part modale du vélo conséquente à l'exemple de la référence française qu'est Strasbourg. Nous en sommes malheureusement encore très loin avec seulement 1,5 % des déplacements à vélo sur l'ensemble de la métropole mais c'est possible. Ainsi à Lille, l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) donne 3 % des déplacements à vélo pour l'ensemble de la ville alors que nos comptages effectués depuis 1999 au centre-ville révèlent une part modale estimée à 7 %. (Cf. encart EMD).

C'est donc possible mais c'est aussi nécessaire et urgent en cette période où les pics de pollution liés à la circulation automobile deviennent habituels ! Nous ne le dirons jamais assez : les investissements réalisés en faveur du vélo rapportent à la société en termes de santé publique !

Enfin, **pour accompagner l'investissement sur les infrastructures et favoriser le report modal sur le vélo, la MEL mettra en place une aide à l'achat pour un vélo classique ou un vélo à assistance électrique à partir du mois d'avril.**

Nous espérons que cette initiative de la Métropole Européenne de Lille fera des émules dans l'ensemble de la région… car pour l'instant c'est la seule collectivité du Nord — Pas-de-Calais à se doter d'un budget pluriannuel en faveur du vélo. Des signes laissent toutefois penser que la Communauté Urbaine d'Arras lui emboitera le pas pour accompagner le succès de son service de location de Vélos à Assistance Électrique.

Michel Anceau



LES NOUVEAUX PLANS DE DÉPLACEMENTS DANS LES QUARTIERS DE DUNKERQUE :

LE RÔLE DES NOUVELLES FABRIQUES D'INITIATIVES LOCALES

La nouvelle municipalité de Dunkerque, élue en 2014, a mis en place des Fabriques d'Initiatives Locales (FIL) depuis bientôt deux ans. Celles-ci visent à mieux impliquer les habitants dans les projets de quartier, par exemple l'animation, l'amélioration du cadre de vie ou la mise en place de nouveaux plans de déplacement et stationnement. J'ai assisté à quatre des réunions de la FIL « déplacements » du quartier de Rosendaël.

FABRIQUES D'INITIATIVES LOCALES

Lors de la première rencontre, on nous a tout d'abord présenté la démarche des FIL « déplacements » : en concertation avec les habitants, il s'agit de définir des solutions pour apaiser la circulation et optimiser le stationnement dans les quartiers résidentiels. Puis nous avons été amenés à travailler par ateliers (un par îlot du quartier) pour y recenser **les problèmes : vitesse trop élevée des voitures dans les rues à vocation résidentielle, difficultés à se garer dans un quartier où le tissu urbain n'est pas conçu pour accueillir autant de véhicules, stationnement sauvage sur les trottoirs.** L'essentiel des réunions suivantes a été consacré à la discussion, toujours par ateliers, des premières propositions faites par les techniciens : dans quel sens orienter les sens uniques dans les zones 30 définies, choisir un stationnement alterné ou unilatéral dans les rues, définition des futures zones de rencontre, etc. Une synthèse des débats a conclu chaque séance. Un petit pot convivial a permis ensuite de continuer d'échanger entre citoyens et aussi avec les élus et les techniciens.

Pendant cette FIL, j'ai pu constater que la grande majorité des participants semblaient être venus dans un esprit très civique. Certains ont même pris la parole en public pour soutenir cette démarche. J'ai également apprécié l'attitude modeste des élus (notamment le maire-adjoint de Rosendaël, toujours présent) qui se sont positionnés comme coordinateurs de projets, en admettant ne pas avoir de remèdes miracles et qui affirmaient vouloir co-construire ensemble des solutions, les meilleures possibles, qui pourraient ensuite être ajustées. Les animateurs des ateliers nous ont écoutés sans chercher à nous influencer.

Quelques critiques peuvent être cependant formulées. Cette FIL aurait dû être intitulée « circulation » car il n'y a que peu été question des modes de déplacements des personnes, mais essentiellement des sens de circulation et du stationnement. Le terme de co-construction n'était aussi pas vraiment adapté à la démarche : les solutions n'ont, en effet, pas été avancées par les habitants, mais par les techniciens de la mairie, avec une écoute attentive convenons-en, de la population. Il est vrai aussi que les aspects techniques et réglementaires d'aménagement de la voirie ne sont pas connus de tous ; les propositions des techniciens étaient donc nécessaires. **Il s'agissait donc plus d'une concertation.** On pourrait aussi regretter la faible mixité générationnelle lors des réunions : la moyenne d'âge y était assez élevée. Les quinqua et les seniors sont-ils plus citoyens que les plus jeunes ? Question complexe ! Peut-être l'effort d'information de la population est-il à intensifier. Dans les pistes d'amélioration, on pourrait aussi suggérer une diffusion des diaporamas des présentations et des comptes rendus des FIL sur Internet ; cela serait pratique quand on rate une réunion.

Les dispositions choisies ont été mises en place en septembre 2016 dans l'îlot 1 de Rosendaël et début décembre dans l'îlot 2. Il est encore trop tôt pour juger des résultats : pour les cyclistes, les DSC sont très pratiques ; la vitesse à 30 km/h n'est hélas, ici comme ailleurs, pas toujours respectée et le stationnement sauvage perdure.

Au final, les FIL sont une démarche de démocratie participative bienvenue. La Mairie a pris le temps de l'écoute. Espérons que par la suite ces FIL attirent un public plus large, plus mixte et portent sur d'autres thématiques. **Pourquoi pas sur les mobilités actives et les déplacements à vélo ?**

Olivier COHEN
ADAV Dunkerque

Pour plus d'informations :
www.ville-dunkerque.fr/participer/les-fabriques-dinitiatives-locales-fil/

LES 4 JOURS DE DUNKERQUE ET LES 365 JOURS DE BÉTHUNE

En mai 2016 Béthune a accueilli pour la deuxième fois la course des 4 Jours de Dunkerque et a déployé les gros moyens nécessaires pour que ce soit une réussite, et c'est une bonne chose ; l'ADAV y a d'ailleurs pris sa part en tenant un stand à cette occasion.

Cependant ce n'est pas que 4 jours par an que les cyclistes béthunois arpentent les rues de la ville, mais 365 jours ! Sans attendre la mise en place d'un plan vélo promis par « Béthune Smart City », il serait bon que la Ville agisse pour montrer qu'elle n'oublie pas les modes actifs. Quelques exemples parmi d'autres : de nombreux sas vélos n'ont pas été repeints après la réfection de la chaussée depuis plus de 2 ans, même si plusieurs l'ont été récemment ; les quelques pistes existantes ne sont pas entretenues comme elles le devraient, de nombreux panneaux « Sauf Vélos » manquent à l'appel dans les DSC (Double Sens Cyclables), plus de 40 rues à sens unique attendent la mise en place de DSC, des bordures à zéro sont à mettre en place pour sécuriser les parcours, des centaines d'arceaux vélos manquent à l'appel, un garage vélo sécurisé, demandé depuis de nombreuses années pour les usagers de la gare SNCF, n'existe toujours pas, Béthune est la seule ville d'importance du Nord – Pas-de-Calais à ne pas en avoir…

Daniel Dourlens

LE CREM DE LA CRÈME…

Depuis 2011, l'ADAV anime un Centre ressource régional écomobilité que nous appelons désormais le Crem (plus facile à dire et à retenir !)

Vous en avez peut-être déjà entendu parler mais connaissez-vous les activités du Crem ?

Au-delà du seul vélo, la mission du Crem est de favoriser la limitation de la voiture individuelle au profit des modes actifs (vélo, marche, trottinette…) et des modes doux (transports en commun, covoiturage…) pour nos déplacements quotidiens.

Le Crem s'adresse principalement aux collectivités et aux acteurs de l'éducation en leur proposant :

- **Le repérage et la valorisation d'expériences intéressantes** qui peuvent être déclinées ailleurs. Outre des fiches de bonnes pratiques, nous organisons des journées d'échanges sur des thématiques comme les pédibus, la santé, la mobilité…
- **Une participation aux réflexions, groupes de travail et évènements d'une collectivité** qui a l'ambition d'intégrer plus d'écomobilité dans ses politiques publiques. Le Crem peut aller jusqu'à co-organiser des rencontres locales dédiées à la mobilité sur un territoire volontaire. Ce fut par exemple le cas à Fourmies le 9 décembre dernier en partenariat avec l'Agence d'Urbanisme Sambre-Avesnois et le Parc Naturel Régional.
- Une aide à la définition d'objectifs et de plans d'actions concrets (plans piétons et vélos…)
- **L'organisation de formations d'animateurs de temps périscolaires** qui souhaitent créer un module sur l'apprentissage du vélo et de la mobilité auprès d'élèves du 1er degré. Six ont déjà été organisées et ont bénéficié à une soixantaine d'animateurs (mais aussi des policiers municipaux, des élus, des enseignants…)
- **Un apport de conseils et d'outils** pour l'organisation de démarches de type pédibus / vélobus. Il s'agit là d'une demande croissante de la part des collectivités et de parents d'élèves.
- **L'organisation d'actions pour sensibiliser les enfants** à l'impact de leurs déplacements comme le challenge de l'écomobilité scolaire ou Émile le serpent mobile.

…

...

- La mise en ligne de ressources pédagogiques et méthodologiques. Nous avons par exemple réalisé une boîte à outils pour la mise en place de Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires.

Pour ce travail, le Crem s'appuie sur un réseau d'acteurs-relais présent sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

L'action du Crem est principalement soutenue par l'ADEME et la Région Hauts-de-France dans le cadre des fonds FRAMEE. Un nouveau partenariat va débuter en 2017 puisqu'une convention lie la DREAL Hauts-de-France et l'ADAV pour accompagner la mise en place des Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires. Rappelons que les PDES sont obligatoires pour les collèges et lycées de la région dont l'effectif est supérieur à 250 personnes.

Pour en savoir plus, n'hésitez pas à contacter Judicaël ou Sébastien et consultez le **site du Crem, www.ecomobilite.org**

Judicaël Potonnec

BRÈVES

≈

« Ah, l'affiche ! »
ou « À l'affiche »

Voici, en primeur,
le message que je devrais
bientôt afficher
à l'arrière de mon vélo :

« L'air pollué ?
Ce n'est pas ma faute ! »

Dark Vador

CHALLENGE DE L'ÉCOMOBILITE SCOLAIRE

≈

À pied, à vélo, à trottinette, en transports en commun, en covoiturage… À l'école, j'y vais autrement !

À l'école, j'y vais autrement …. C'est le nom qui était donné au premier challenge de l'écomobilité scolaire organisé par le Crem du 30 mai au 3 juin derniers.

Pour cette première édition réservée à toutes les écoles primaires du Nord et du Pas-de-Calais, les élèves étaient invités à se rendre à l'école autrement que déposés en voiture solo. Chaque matin, un comptage à main levée était effectué par les enseignants pour savoir quelle part d'enfants étaient venus de manière écomobile.

Parallèlement, un livret d'activités était mis à la disposition des écoles pour sensibiliser les élèves tout au long du challenge sur l'impact de nos modes de déplacements en termes d'écologie, de santé ou de sécurité.

19 classes ont participé à cette première édition que nous espérons renouveler et étendre aux collèges et lycées.

LES DEUX CLASSES GAGNANTES SONT :

- Les CM2 de l'école Notre-Dame de la Treille à Faches-Thumesnil dans la catégorie « classe ayant fourni le plus bel effort écomobile » (c'est-à-dire la plus belle progression entre le début et la fin du challenge)
- Les CM1 / CM2 de l'école Andrée-Chédid à Anstaing dans la catégorie « classe la plus écomobile » avec un taux de 82,4 % de déplacements écomobiles.

Un grand bravo à eux ! Leur performance est d'autant plus louable que la météo était exécrable durant toute cette semaine (souvenez-vous, les inondations du mois de juin…).

Chaque élève de ces classes s'est vu remettre un diplôme ainsi que des lots offerts par l'ADAV, la MEL et Flexinéo, porteur du projet Cmabulle.

Prenez date, la prochaine édition (sans doute la 1ère semaine de juin) aura lieu sur toute la nouvelle région Hauts-de-France.

Enfin, il convient de remercier ici l'agence de communication Les Enchanteurs qui a permis au challenge de se dérouler grâce à sa réalisation de tous les supports de communication (site internet, livret d'activités, affiches…) et son apport méthodologique pour l'organisation et la réussite de l'évènement.

Judicaël Potonnec

crem
centre ressource ecomobilite.org

DÉBUT D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE À LOCON

PAR LE DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Suite à la mise en service d'une voie rapide entre Béthune et Lestrem, le Département du Pas-de-Calais a entrepris la réalisation d'aménagements cyclables le long de l'ancienne départementale CD 945 qui traverse les villages de Locon, Vieille-Chapelle et La Fosse-Lestrem, soit 12 km. Un premier tronçon de 1,2 km a été réalisé depuis l'entrée de Locon en venant de Béthune. Dans le sens Béthune vers Locon, c'est une bande cyclable qui a été réalisée et dans l'autre sens c'est une piste cyclable. La voie principale a des cédez-le-passage aux principales intersections ce qui favorise la circulation apaisée.

Daniel Dourlens

UN CHANGEMENT D'AVIS QUI CHANGE LA VIE

Si on m'avait dit il y a un an qu'un jour je roulerai en vélo électrique, j'aurais répondu : ça va pas la tête ? Tu me prends pour une croulante ? Pas question de tricher ! Etc.

Puis vint le jour de la Broc' à vélo ; et là, la CUA est venue faire essayer des vélos électriques. Cinq minutes avant de remballer la caisse (que je tiens avec application depuis quelques années durant cette joyeuse manifestation), Bertrand me dit : dis, Anne tu as essayé les vélos électriques de la CUA, c'est pas mal du tout…

Mouais, pas pour moi ça, je me sens encore jeune et le mollet alerte ! Bon, on essaie quand même…

Et là, c'est la révélation de ma vie : mais on avance sans faire trop d'effort ! C'est de la magie ! Non c'est électrique !

Alors là, je réfléchis ferme : ma petite Anne, tu habites à 6 km de ton lieu de travail, tu essaies le plus possible d'y aller à vélo, pour garder la forme, pour faire la nique aux 4/4 de tes collègues sur le parking. Mais sur les 6 derniers mois, combien de fois y es-tu véritablement allée autrement qu'en 2CV (c'est une chouette voiture, mais ça n'en reste pas moins une voiture…) Ben… 2 fois ? Quoi ? seulement 2 fois ?

Réflexion rapide : pour quelles raisons ? Eh bien la raison principale, c'est que j'arrive le rouge aux joues (bon, ça encore, c'est pas trop moche) mais surtout suante, puante, les auréoles sous les bras, et ça ce n'est pas très chouette ni féminin !

Et l'assistance électrique, c'est peut-être la solution à ces aléas du pédalage !

Le lendemain, j'en discute avec un collègue, qui a viré sa cuti depuis 3 ans, il ne vient qu'en VAE et habite à la même distance que moi. Je lui emprunte son vélo électrique pendant 3 jours : et c'est vrai que c'est vraiment TOP ! J'arrive sèche à la clinique, fière comme Artaban !

C'est décidé : le week-end suivant, je franchis le pas et fais l'achat d'un superbe vélo à assistance électrique, un beau noir avec une selle et des poignées en cuir, je m'empresse de le tuner : des sacoches assorties, un klaxon de camion (pour me faire respecter), mon caducée etc.

Je suis heureuse comme une gamine, je pédale légèrement, arrive sèche au travail, j'en parle à tout le monde, le fais essayer à tous mes collègues, bref c'est le BONHEUR !

À ceux qui me disent :

· mais tu triches ! je réponds : et toi dans ta voiture tu fais quoi ?

· mais tu ne fais plus d'effort ! je réponds : et toi dans ta voiture, tu en fais, du sport ?

Eh oui ! Le VAE ne remplace pas le vélo, mais la voiture, c'est ça qu'il faut comprendre.

Mon vélo normal, bien sûr que je l'utilise encore, notamment quand je roule avec les enfants, pour aller au centre ville, au marché. Le VAE, c'est uniquement pour aller travailler, c'est mon véhicule professionnel !

Alors, avant de vous récrier, essayez-le, ça peut vous faire changer d'idée et surtout d'habitudes !

Anne BAUDET,
Arras 62000

L'HÔPITAL : EN AMBULANCE OU À VÉLO ?

Le CHR de Lille est très étendu, desservi par deux arrêts de métro et plusieurs stations de bus (mais aucun V'Lille !). En voiture c'est un vrai labyrinthe, **trouver une place dans cet océan de parkings relève du miracle et coûte cher.**

L'alternative à vélo depuis Villeneuve d'Ascq, Hellemmes ou Fives, est de prendre le pont de Tournai, de longer Décathlon B'Twin, puis une piste cyclable longe le chemin de fer jusqu'à Ronchin enfin un bel axe, le long de la salle de spectacle Grand Sud et le commissariat central de Lille vous conduit à bon port (30 mn depuis V. d'Ascq) : à tester la prochaine fois que vous irez voir un ami hospitalisé !

Dans la ville italienne de Florence aucun stationnement auto n'est possible, on se rend à l'hôpital à pied (15 mn depuis la gare de Firenze-Sud), en transports collectifs ou à vélo, d'où ce grand parking à l'entrée des ambulances.

Anne Betting

DÉMÉNAGER EN VÉLO-CARGO, C'EST POSSIBLE ET PLAISANT !

En avril dernier, j'ai fait une excellente expérience : celle de déménager en vélo-cargo ! Loin de vouloir généraliser cette manière de faire, j'ai tout de même envie de partager avec vous cette histoire car je pense qu'elle pourra être utile à certains.

Tout d'abord, il faut savoir que j'avais un trajet aux conditions favorables : il n'y avait que 4 km entre mes deux logements ; c'était à Lille, avec une vitesse maximale autorisée de 50 km/h et des bandes cyclables sur la moitié du trajet ; question dénivelé il n'y avait qu'un peu de montée à Saint-Maurice (mais cet aspect ne me paraît que peu important) ; surtout il ne pleuvait pas.

Déménager en vélo-cargo, ça peut être aussi simple qu'en voiture, et bien plus agréable par de nombreux aspects !

Autre élément à prendre en considération : le faible volume d'affaires à déménager, environ 3 m³. Je n'ai donc fait que deux allers-retours – soit 16 km au total, plus une dizaine de km pour emprunter le triporteur et le rendre à son propriétaire, ainsi que pour ramener mon vélo.

Il est vrai que j'ai eu de la chance question quantité, car je quittais une colocation déjà meublée par ses occupants pour en rejoindre une offrant ce même avantage. Je n'avais grosso modo que ma chambre à déménager, donc niveau choses encombrantes je n'ai eu à prendre que mes deux petits meubles et mes plantes, et non pas un lit, une machine à laver, un four, etc.

Mais j'ai aussi fait attention à me déposséder quelques semaines avant. J'avais donné 80 % de mes vêtements et un peu de literie à une association d'aide aux migrants : je n'avais pas besoin de garder 20 jeans, 20 T-shirts... J'avais aussi donné à La Bouquinerie d'Oxfam environ la moitié de mes livres – soit deux cartons – car d'une part je n'y étais pas attaché et d'autre je savais que, soit je n'allais plus les lire, soit je n'allais pas les lire de sitôt et que je pourrais les retrouver facilement, soit je n'allais... jamais les lire ! J'ai aussi laissé dans mon ancien logement mon siège de bureau, pour me contenter d'une chaise dans ma nouvelle coloc – je ne regrette nullement ce choix !

Surtout, cela fait des années que je prends soin et plaisir à ne pas m'encombrer la vie d'objets que le soi-disant « progrès » sait si bien nous refourguer : chauffe-savates, éventre-tomates, pistolet à gaufres, ratatine-ordures...

Réussir à déménager en vélo-cargo fut pour moi un plaisir. Joie dans un premier temps d'avoir été un peu forcé à trier mes affaires, et d'avoir ainsi économisé de la place tout en aidant des personnes qui en ont plus besoin que moi – déménager en voiture ne m'aurait pas forcé à cela – ; joie d'avoir expérimenté cette pratique du vélo, que ce soit pour moi-même comme pour pouvoir la partager avec d'autres ; joie d'avoir réussi à éviter des pollutions inutiles. **Quel plaisir de transporter autant d'affaires en respectant la tranquillité sonore et olfactive d'autrui, tout en n'émettant pas de gaz à effet de serre issus d'une énergie liée au maintien de je ne sais quelle dictature !**

Petite info : pour le vélo-cargo, c'est une association dont je suis membre et située à 2 km de mon ancien habitat qui m'avait prêté son triporteur (perdu, ce n'est pas l'ADAV ;-) !), donc n'hésitez pas à demander à vos connaissances si vous voulez faire la même chose... je laisse à l'ADAV la possibilité de censurer cette phrase !

Justin B.

VÉLO ÉDUCATION

VÉLO ÉCOLE SCOLAIRE :

Droit au vélo poursuit cette année ses animations auprès d'élèves d'écoles élémentaires dans le cadre d'un partenariat avec la ville de Villeneuve d'Ascq, celles-ci sont réalisées auprès d'élèves de CM2 sur le temps scolaire ou auprès d'élèves participant aux NAP (Nouvelles Activités Périscolaires). **L'idée est de donner envie aux élèves de se déplacer à vélo dans leur ville en leur donnant les règles de base et les bons réflexes à avoir.**

Auprès des CM2 quatre séances sont proposées, les deux premières sont réalisées dans la cour, où après vérification des bons réglages du vélo et du casque de l'enfant, différents ateliers de maniabilité sont mis en place pour vérifier la maîtrise du vélo (piste de Pauwels, tourne à gauche, atelier d'équilibre…). La troisième séance se passe en salle de classe avec un diaporama et aborde les bons réflexes pour rouler à vélo en toute sécurité, séance animée de manière participative en posant des questions aux élèves et en leur faisant commenter les situations présentées. La dernière séance est une sortie à vélo en ville en groupe avec des exercices individuels sur plusieurs points (insertion sur la chaussée, petit giratoire, bordure, tourner à gauche…) afin de mettre en pratique les recommandations données et leur donner confiance dans la pratique du vélo dans la circulation.

Sur les séances en NAP quatre séances s'ajoutent. Une consacrée à la maniabilité (1,2,3 soleil à vélo, course de lenteur…), une autre à la cartographie durant laquelle les élèves identifient leur parcours pour se rendre de leur domicile à l'école et repérer les différents aménagements cyclables et lieux structurants (bibliothèque, piscine…) présents dans leur ville. Et une dernière basée sur le jeu de plateau Optimove qui vise à encourager les jeunes à se déplacer autrement de manière ludique et conviviale, le plateau de jeu représente une ville avec son centre et ses quartiers périphériques.

VÉLO ÉCOLE ADULTE :

La vélo-école pour adultes s'adresse d'une part aux personnes qui ne tiennent pas l'équilibre sur une bicyclette et qui par ce fait ne savent pas rouler, d'autre part aux cyclistes qui souhaitent retrouver confiance dans l'usage de ce moyen de transport.

Pour les débutants, les séances se déroulent par groupes de cinq à l'aide de vélos pliants utilisables en draisiennes ; les deux pédales rabattables et la selle aisément réglable facilitent l'apprentissage. Le passage à un « grand » vélo et les différents exercices proposés au cours des huit séances permettent de devenir rapidement autonomes. Le levé de selle, le lâché de main, savoir se retourner, être vigilant font partie des exercices. Les cours ont lieu tous les mardis soir de 19h à 20h30 ; ils se déroulent à l'école Cornette, rue Eugène-Jacquet à Lille.

Une bonne maîtrise de la bicyclette, apprendre à se déplacer en ville en sachant bien se positionner et l'insertion dans le trafic urbain sont assurés au cours d'une formation complémentaire proposée le samedi matin de 10h à 11h30.

Trois parcours type sont proposés afin d'apprendre à rouler en toute sécurité dans le respect des autres usagers de la route.

Michel Demasure - Julien Vitse

INTERVIEW
VÉRONIQUE, ÉLÈVE DE LA VÉLO ÉCOLE ADULTE

ADAV : Comment as-tu eu connaissance de la vélo école adulte de l'Adav ?
Véronique : J'ai eu connaissance de la vélo école grâce au journal « La Voix du Nord ».

ADAV : Qu'est-ce qui a fait que tu n'aies pas appris enfant à faire du vélo ?
V.: Quand j'étais petite, la maison de mes parents se situait en plein centre de Lille et j'étais fille unique, deux bonnes raisons pour qu'ils oublient de m'acheter un vélo.

ADAV : Pourquoi t'es-tu décidée aujourd'hui à apprendre à te déplacer à vélo ?
V.: J'ai un mari et une fille qui adorent se balader en deux roues, or je ne peux jamais les suivre et suis dans l'obligation de rester bêtement à la maison. J'ai donc décidé de faire bouger les choses.

ADAV : Quel est ton objectif : balades ? déplacements ?
V.: J'ai surtout envie de faire du vélo les week-ends et pendant les vacances. Pour le travail, ça me fait un peu peur vu la circulation en ville.

ADAV : Si tu rencontrais quelqu'un qui ne sait pas faire de vélo, que lui dirais-tu ?
V.: J'ai déjà recommandé à ma chef de bureau (ainsi qu'à différents collègues) la vélo école car je sais qu'elle aimerait bien s'y mettre. L'avantage de ces cours : ça se passe en petit groupe, on se sent en confiance, les instructeurs sont patients et à notre écoute. Et cerise sur le gâteau, c'est très convivial.

APPEL À BÉNÉVOLAT

≈

VÉLO ÉCOLE SCOLAIRE
Pour co-animer les séances de maniabilité et/ou participer à l'encadrement de sortie de groupe en ville avec les enfants.

VÉLO ÉCOLE ADULTE
- Cours débutant – **mardi soir de 19h à 20h30** dans la cours de l'école Cornette, 18 rue Eugène-Jacquet à Lille.
- Cours avancés – **samedi matin de 10h à 11h30**

Ces activités sont proposées sur la métropole lilloise. Si vous êtes intéressé(e) par l'une de ces activités, ou si vous souhaitez avoir plus de renseignements, n'hésitez pas à nous contacter à **info@droitauvelo.org** ou au **03 20 86 17 25**

NAISSANCE D'UN COLLECTIF FIVOIS AUTOUR DE LA MOBILITÉ DOUCE

Moins Vite à Fives est un collectif d'habitants souhaitant une mobilité plus douce dans notre quartier impliquant une meilleure cohabitation entre voitures, vélos et piétons.

Quelles sont nos propositions ?

· Plus d'aménagements cyclables (nous soutenons en cela les aménagements proposés par l'ADAV)

· Une circulation piétonne plus aisée

· La multiplication des zones 30

Pour cela, nous proposons aujourd'hui les actions suivantes :

· Être force de propositions auprès de la mairie de quartier en participant aux concertations

· Démontrer que des solutions alternatives à la voiture sont possibles

· Mettre en place des animations et des rencontres autour de la mobilité…

Le mois de mai sera notre premier gros temps fort avec l'inscription d'une équipe Fives au challenge européen du vélo, l'animation d'une semaine de la mobilité au sein des écoles, des départs groupés vers les manifestations cyclistes (Fête du vélo, balades cyclistes, vélorution…) Nous aurons besoin de votre présence et de votre aide !

Vous êtes intéressés ? Nous nous réunissons en moyenne une fois par mois (souvent dans un café de Fives) pour avancer sur tous ces sujets et proposer des actions ! Sinon, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook (MoinsviteàFives)

Hervé Lamoureux

UNE BONNE RÉSOLUTION POUR 2017

Le début d'une nouvelle année est souvent l'occasion de prendre de bonnes résolutions.

Voici celle que je recommande à mes amis automobilistes pour 2017 : ne jamais prendre ma voiture pour effectuer un déplacement que, fût-ce au prix de quelque contrainte, je pourrais parfaitement effectuer à pied, à vélo, en transport en commun ou en combinant ces différents modes de déplacement.

AU MARCHÉ

Au marché de la rue Saint-Sauveur à Lille, une femme d'allure sportive se répandait en criailleries contre le nouveau plan urbain de circulation.

Pour ma part j'approuve la philosophie de ce plan qui a pour objet de réduire la présence de la voiture en ville. Maintenant, disait la susdite femme d'allure sportive, il me faut plus d'une demi-heure pour me rendre en voiture à la piscine. J'ai failli lui dire qu'il n'était pas très raisonnable de traverser Lille seule dans sa voiture pour effectuer un déplacement qu'on peut effectuer plus rapidement à vélo ou en métro. N'étant pas sûr de mes chiffres, je me suis tu, mais dès que cela m'a été possible, j'ai effectué à vélo le trajet du Palais des Sports Saint-Sauveur à la piscine Marx-Dormoy.

Sans forcer et en respectant scrupuleusement le code de la route, il m'a fallu moins de 15 minutes ! Par ailleurs, en pensant aux personnes allergiques au vélo (parfois pour de bonnes raisons mais le plus souvent pour des mauvaises), j'ai consulté le site de Transpole qui indique qu'en empruntant la ligne de métro n°2 le trajet peut être effectué en 19 minutes (en incluant les temps de marche à pied avant et après le parcours en métro).

Sans commentaire.

À VÉLO, C'EST GRATUIT !

Les automobilistes se plaignent régulièrement du prix élevé des places de stationnement en ville. Trouvant pour ma part que ce prix est tout à fait justifié compte tenu de l'importance de la surface de l'espace public occupé par leurs encombrants véhicules, je leur réponds invariablement :

À VÉLO, C'EST GRATUIT !

(et c'est meilleur pour votre santé et pour l'environnement)

J'avais même il y a quelque temps apposé ce message (au format 5X21) sur l'espace disponible juste au-dessus de l'écran de quelques horodateurs lillois avant d'être menacé de poursuite par un agent de la société d'exploitation des susdits horodateurs. Si des jeunes de moins de 77 ans veulent prendre le relais, ils sont les bienvenus et feront œuvre de salubrité publique.

Bruno Macke

VERGLAS

En raison d'un léger crachin sur un sol gelé, il y avait le matin du 31 décembre 2016 un redoutable verglas à Lille.

Les rues ont été rapidement salées par les services publics (municipaux ou métropolitains) mais rien pour les pistes cyclables devenues extrêmement dangereuses pour l'intégrité physique des cyclistes. Il n'y a sans doute pas eu d'accident grave mais c'est l'occasion d'apprendre à nos édiles que dans nombre de métropoles européennes les pistes cyclables sont traitées en priorité en cas d'intempéries (neige, verglas). **Pourquoi ne pas suivre cet exemple ?**

Bruno Macke

MÉFIEZ-VOUS DES AUTOCARS DE LILLE-EUROPE…

ET D'AILLEURS

Il y a quelques semaines, je circulais sur ma monture habituelle dans le secteur de la gare Lille-Europe. Alors que je m'apprêtais à longer un autocar en stationnement, je m'étais auparavant assuré que le chauffeur n'était pas sur le point de sortir de son stationnement (la roue avant gauche de l'autocar n'était pas en mouvement), et alors que j'arrive à mi-hauteur je vois le flanc de l'autocar se rapprocher dangereusement sur mon côté droit, j'effectue donc l'écart sur la gauche qui s'impose pour me sortir de ce mauvais pas… je croise alors le regard goguenard du chauffeur qui depuis son poste de conduite est en train de déclencher l'ouverture automatisée d'une soute à bagages. Eh oui, désormais les soutes à bagages des autocars sont automatisées et les chauffeurs ne descendent plus systématiquement sur la chaussée pour vous aider à charger vos bagages mais en plus ils peuvent déclencher l'ouverture des portes des soutes à bagages à tort et à travers…

Je suis donc quitte pour une belle frayeur, l'autocar était à l'arrêt, mais j'aurais pu me faire renverser par un conducteur arrivant par l'arrière en le surprenant. **Méfiez-vous lors du dépassement des autocars : même stationnés, ils bougent ! Un cycliste averti en vaut deux !**

Petit PY

UNE VICTIME DE PLUS

Un adhérent de l'ADAV, s'est fait dérober son vélo chez lui (vol par effraction mais le vélo dans le couloir n'était pas accroché).

Suite à cet événement, voici, à mon sens, les connaissances de base que tout adhérent de l'ADAV doit avoir assimilées.

Les deux principaux obstacles à l'usage du vélo sont :

- L'insécurité vis-à-vis du trafic motorisé. Sur ce point, salariés et bénévoles de l'association se mobilisent en vue d'obtenir une amélioration des conditions de circulation des cyclistes. Individuellement, le cycliste peut s'équiper aussi d'un écarteur de danger ;
- Le risque de vol de bicyclettes. Là aussi, les intervenants cités précédemment sont également actifs pour obtenir des arceaux ou autres lieux de stationnements collectifs et mettre en garde les cyclistes sur ce désagrément. L'ADAV a même édité la fiche n°6 sur ce sujet, visible sur son site. Dans le domaine de la communication, je totalise 23 articles (avec celui-ci) parus au fil des numéros de l'HeurOvélO et je ne compte pas ceux écrits par les autres adhérents.

Je pensais que la majorité des adhérents savaient qu'il fallait accrocher son vélo, même chez soi. Lors d'une conversation avec les jeunes salariés de l'ADAV, je me suis aperçu que, même dans ce milieu pourtant généralement très bien informé, cette connaissance était loin d'être acquise. Il s'agit d'éviter, lors d'une intrusion (avec ou sans infraction) que le vélo soit en libre distribution. Pour les vélos hollandais, la mesure minimale consiste à verrouiller systématiquement l'antivol de roue arrière. C'est rapide et très peu contraignant.

Je rappelle donc les mesures élémentaires pour accrocher correctement son vélo (surtout à l'extérieur) :

- Accrochez toujours votre vélo avec un bon antivol (le U est actuellement le plus fiable), par le cadre et la roue avant à un point fixe, bien ancré dans le sol (n'oubliez pas de protéger également la roue arrière avec un antivol de qualité) et si possible à côté d'un vélo qui soit plus beau que le vôtre.
- Dans votre domicile personnel (attention, je ne parle pas des parties communes des immeubles), les mesures pourront éventuellement être allégées en fonction des contraintes et de la configuration des lieux (surtout si cela ne concerne que vos vélos et non des vélos de prêt).

Le prêteur très occasionnel de vélos
Jean Dewavrin, Vice-président chargé des relations avec les adhérents

© Pexels

RD2

Chaque matin, chaque soir, parmi les douze kilomètres que je parcours à vélo pour me rendre au travail ou en revenir, j'emprunte la RD2 dite route de Bourbourg, me mêlant aux automobiles et aux camions sur deux kilomètres environ.

C'est une route départementale tout à fait classique : limitée à 90 km/h, sans aménagements cyclables ni bandes d'arrêt d'urgence.

La largeur de voie sur cette RD est restreinte et pas question de rouler à trois de front dans ces conditions : pour qu'une voiture puisse doubler un vélo, il ne faut pas qu'il y ait de véhicule venant en face auquel cas il faudra réduire fortement sa vitesse et le laisser passer avant d'engager la manœuvre de dépassement.

Ma sécurité à vélo dans ce contexte est donc assez aléatoire : malgré mes deux lampes arrières et mon gilet fluo, serai-je vu ou non aujourd'hui ? Le conducteur derrière moi sera-t-il vigilant ? Ne sera-t-il pas occupé par son portable, ou son autoradio ?

Parce que le cycliste n'a pas de carrosserie, parce que le différentiel de vitesses entre une voiture et un vélo est énorme, parce les bas-côtés des routes départementales sont bordés d'herbe plutôt que d'aménagements cyclables, c'est à chaque fois une sorte de loterie pour la vie du cycliste de se mêler à la circulation automobile.

Comment alors dans un tel environnement promouvoir le vélo ? «*Faites du vélo*» nous dit-on, «*la voiture pollue, tue, fait du bruit, réchauffe la planète, encombre les villes... le vélo est écolo, il maintient en forme !*»

Mercredi était une belle journée d'automne, le soleil était bas, trop bas, l'automobiliste ébloui n'a pas vu le cycliste et l'a renversé. Moi je suis passé, j'ai eu de la chance.
www.lavoixdunord.fr/68435/article/2016-11-02/un-cycliste-renverse-par-une-voiture

Quand rendra-t-on possible aux adultes et aux enfants de se déplacer en campagne à vélo de manière sécurisée, quand investira-t-on dans des aménagements cohérents ?

Quand mènera-t-on une réelle politique de développement du vélo et considérera-t-on le vélo comme mode de déplacement à part entière ?

La voiture coûte cher, très cher et c'est encore et toujours pour elle qu'on investit.

Damien Dekeister

IL Y A STOP ET STOP !

Un cycliste me racontait récemment avoir été verbalisé car il n'avait pas mis le pied à terre pour marquer le stop qu'il s'apprêtait à franchir après un instant de surplace.

Quand la maréchaussée aura-t-elle la même exigence de la part des automobilistes ?

Daniel Dourlens
Correspondant ADAV du Béthunois

L'INDEMNITÉ KILOMÉ VÉLO EN BELGIQUE :

UNE PETITE LONGUEUR D'AVANCE..

(1) NDLR : depuis le 1er septembre 2016, les agents des ministères en charge du Développement durable et du Logement peuvent en bénéficier, pendant une période d'expérimentation de deux ans.

sources :

www.provelo.be/fr/rd/documentation/indemnite-velo-avantages-employeur-travailleur

www.gracq.org/

www.fietsersbond.be/fietsvergoeding

www.acerta.be/aproposdacerta/media-center/communiques-de-presse/le-premier-barometre-d-acerta-sur-la-mobilit

www.standaard.be/cnt/dmf20160826_02441041

www.standaard.be/cnt/dmf20161215_0262763

www.lavenir.net/cnt/dmf20161215_00930981/de-plus-en-plus-de-belges-beneficient-d-une-indemnite-velo

MÉTRIQUE E :

NCE...

© O.Razemon / LeMonde

En février prochain, cela fera un an que le principe de l'indemnité kilométrique vélo est entré en vigueur en France. Du côté belge, le dispositif fêtera en 2017 ses 18 ans. L'occasion de s'interroger sur ce qui se fait en la matière outre-Quiévrain.

LE PRINCIPE

Il est peu ou prou le même qu'en France : un employé qui effectue à vélo l'intégralité ou une partie de son trajet domicile-travail peut recevoir de son employeur, si celui-ci donne son accord, une indemnité de 0,22 € maximum par kilomètre parcouru (0,25 € en France). Exemple : pour 14 km (aller-retour) parcourus quotidiennement 20 jours par mois, l'indemnité mensuelle s'élève à 61,60 €.

Sur le plan fiscal, l'indemnité perçue est non imposable et exonérée de cotisation de sécurité sociale. Pour l'employeur, l'intégralité de cette indemnité est déductible des impôts. À condition, dans les deux cas, qu'elle ne dépasse pas 0,22 €/km, le surplus étant considéré comme un salaire et, à ce titre, imposable. Tout comme est imposable l'indemnité forfaitaire fixe, autre forme d'incitation à utiliser le vélo privilégiée par certains employeurs.

L'indemnité kilométrique vélo peut être cumulée avec le remboursement par l'employeur d'un abonnement à des transports en commun (train, tram ou bus). Cette indemnité peut également être défiscalisée dans la limite de 380 €/an.

Contrairement au choix fait en France de ne l'appliquer qu'au secteur privé, l'IKV en Belgique concerne aussi le secteur public [1]. Mais, dans le privé comme dans le public, elle n'est pas obligatoire, sauf dans certaines administrations fédérales.

Si un salarié ne bénéficie pas de l'IKV, il peut toutefois intégrer dans la rubrique frais réels de sa déclaration de revenus les kilomètres parcourus dans l'année et obtenir ainsi une réduction d'impôts, toujours calculée sur la base de 0,22 €/km. Sur présentation de factures justificatives, un salarié peut également déduire de ses impôts les coûts engendrés par l'utilisation d'un vélo (achat, entretien et éventuellement assurances).

L'IMPACT

Même non obligatoire, le recours à l'indemnité kilométrique ne cesse de se développer. Selon le ministère belge des finances, 405 843 travailleurs belges en ont bénéficié en 2015 contre 313 272 en 2010, soit une hausse de 23 %. Le nombre annuel moyen de kilomètres ayant augmenté aussi (944 km en 2010, 1 045 km en 2015), le montant annuel moyen de l'indemnité est passé de 198 € à 230 €.

L'existence de l'indemnité a-t-elle un impact sur l'utilisation du vélo par les travailleurs belges ? Sans doute, même si lorsque des employés décident de se rendre à bicyclette sur leur lieu de travail, d'autres facteurs peuvent entrer en jeu : un intérêt accru pour les questions environnementales ou l'envie d'agir contre le phénonème endémique des embouteillages, particulièrement sévère en Belgique.

Quoiqu'il en soit, selon le baromètre-mobilité publié en avril 2016 par Acerta (un cabinet de conseils en ressources humaines), les chiffres sont encourageants : alors qu'en 2010, 12 % de la population active faisaient usage du vélo pour aller travailler, ce chiffre est passé à 18 % en 2015, soit une hausse de 50 %. Pour info, les salariés ayant recours au vélo effectuent en moyenne 7 km (aller) pour se rendre sur leur lieu de travail.

LA MARGE DE PROGRESSION

À en croire le Fietsersbond, équivalent flamand de la FUB, la marge de progression est grande puisque, pour ne parler que des Flamands en activité, 50 % d'entre eux habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail.

Le périmètre des vélos concernés par la législation pourrait également être élargi : actuellement, seuls les utilisateurs de vélos de ville, de vélos dits hybrides (VTC) et de vélos électriques ne dépassant pas 25 km/h et 250 watts peuvent prétendre à l'IKV. En sont exclus les usagers des vélos électriques plus puissants, des VTT et des vélos de course. Une proposition de loi a été déposée en septembre dernier pour que soient inclus au dispositif les vélos électriques allant jusqu'à 45 km/h.

Enfin, plusieurs associations de promotion du vélo (le GRACQ, le Fietsersbond) militent pour que l'indemnité devienne obligatoire et pour qu'une plus grande réduction des charges sociales soit accordée aux entreprises encourageant leurs employés à venir en vélo.

Jean-François Paré

LE MIEUX VIVRE ENSEMBLE SUR LES VOIES PUBLIQUES.

Pratiquant quotidiennement le vélo (ma voiture sert pour les courses, en attendant l'attelage vélo qui me permettra de m'en dispenser), j'ai l'opportunité en roulant de réfléchir à ce qui permettrait une meilleure cohabitation vélos-autos-camions.

Je constate que les professionnels (taxis, chauffeurs-livreurs...) conduisent mieux que le commun, même s'ils ne respectent pas toujours le code de la route (vitesse, stationnement…).

Mais les autres présentent, pour une trop forte minorité d'entre eux, un danger pour le vulgum pecus cycliste.

Deux remarques : en France, la répression est faible et le discours uniquement moraliste sur les pratiques interdites au volant (téléphones, stationnements, vitesses excessives...). Beaucoup d'autres pays ne se posent guère les mêmes questions quant aux sanctions à appliquer.

Seconde remarque, et celle-ci s'adresse aux trop nombreuses personnes qui nous disent avoir peur de rouler à bicyclette : je pense que les aménagements routiers (et pourtant ils sont nombreux à être mal conçus pour protéger les cyclistes) ne sont pas la seule solution à rendre la cohabitation apaisée. Immédiatement d'ailleurs, il nous est retourné qu'ils sont coûteux à réaliser.

Je pense que, comme dans beaucoup de choses, le « rapport de forces » est à construire. Je crois à l'effet « masse critique » qui veut que lorsqu'on est nombreux à avoir la même pratique, elle s'impose. Je constate son effet sur la partie de Lille dont le plan de circulation a été révisé récemment.

Les automobilistes sont de moins en moins surpris de voir une arrivée de cycliste sur une contre-bande cyclable. Ils deviennent de plus en plus attentifs à l'ouverture d'une portière, les piétons également à la présence d'une piste cyclable sur trottoirs. Et tout cela est le fruit de l'arrivée qui devient massive de cyclistes, et les aménagements investissements nécessités par ces aménagements n'ont certainement pas été excessifs.

Donc la combinaison d'aménagements peu coûteux et d'une massification de la pratique cycliste me semble être la clé d'une cohabitation qui, à défaut d'être totalement harmonieuse, se révèle plus respectueuse des plus fragiles occupants des voies publiques.

François Loiseau

LE CASQUE OBLIGATOIRE, UNE PREMIÈRE ÉTAPE VERS LA GÉNÉRALISATION ?

Nous l'annoncions dans le n°80 de l'Heurovélo : il y a quelques mois, le conseil Comité interministériel de la Sécurité routière s'était prononcé déclaré favorable à l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 12 ans, mais aucun décret d'application n'avait encore été publié.

Ce n'était que partie remise, puisque comme pour nous souhaiter sournoisement de bonnes fêtes de fin d'année, le couperet est tombé par une annonce du Premier ministre.

Cette obligation prendra effet à compter du 22 mars, soit trois mois jour pour jour après la publication du décret. **Qu'ils roulent sur leur propre vélo ou qu'ils soient transportés sur un siège, tous les enfants de 0 à 12 ans sont concernés !** On ne s'y prendrait pas mieux pour saper une politique cyclable encore balbutiante. Cette annonce a été faite au moment où nous apprenions que l'État se désengageait de ses partenariats noués avec les associations nationales de promotion du vélo, sans préavis. La boucle était bouclée !

POUR ALLER PLUS LOIN SUR LE SUJET DU CASQUE :

Heurovélo 80, page 15

Heurovélo 73, page 6

SUR INTERNET :

fub.fr, rubrique Le vélo et la ville/Sécurité routière > «Casque : un dossier qui décoiffe» - isabelleetlevelo.fr

Sébastien Torro-Tokodi

Il faudra bientôt passer la frontière belge pour voir le vélo comme un moyen de déplacement et pas comme un sport de combat !

[NDLR] Le texte précise que le casque doit être homologué… et attaché. Une amende de 4e classe (135 €) pourra être infligée aux personnes de plus de 18 ans accompagnant, ou transportant sur un siège, un cycliste de moins de 12 ans sans casque. Aucune amende n'est prévue pour un jeune cycliste circulant seul, ou pour un accompagnant de moins de 18 ans.

LE VÉLO, UNE CHANCE POUR LE TRAIN… … LE TRAIN, UNE CHANCE POUR LE VÉLO !

Ce lundi 14 novembre avait lieu à Paris une journée de réflexion sur « *Le vélo, une chance pour le train* », organisée par CyclotransEurope.

CyclotransEurope milite pour l'Eurovélo3 (Trondheim – St-Jacques-de-Compostelle, qui traverse la France de Maubeuge à l'Espagne par Chauny, Senlis, Paris, Tours et Bordeaux), ainsi que pour les Véloroutes et Voies Vertes en général. Chaque été ils organisent une rando vélo sur trois semaines, accessible à tous « *à la carte* » pour un ou plusieurs jours[1].

Pour plus d'infos voir HYPERLINK «http://eurovelo3.fr/»http://eurovelo3.fr/

Le train est un compagnon indispensable pour rejoindre ou quitter une rando, ou même pour faire des sauts de puce entre deux étapes : c'est ainsi que plus de 50 % des randonneurs sur la Loire à Vélo utilisent le train. Or on ne peut pas dire que tout soit fait pour que ce soit facile, d'où ce colloque.

La journée a été introduite par Christophe Najdovski en personne, adjoint à la maire de Paris chargé des déplacements, à qui l'on doit notamment les berges rendues aux piétons et cyclistes. Paris, centre de véloroutes (EV3, Véloscénie, Seine-à-Vélo), inclura le vélo dans son schéma touristique 2022 (création d'un label accueil vélo).

Vélo et Train c'est un peu « *Je t'aime - Moi non plus* » : le vélo complément évident du train mais encombrant, a besoin de stationnements bien placés dans les gares mais ce serait au détriment de commerces bien plus lucratifs, faciliter les flux dans les gares augmenterait le nombre de cyclistes ce qui n'intéresse pas trop la SNCF, stress du cheminot devant un grand nombre de vélos à embarquer générant du retard, personnel peu intéressé (pas de prime pour cela), etc.

À noter au Japon des stationnements vélos gardés par des « *emplois-vieux* ». Les vélos reposent sur leur béquille. Le couple « *vélo + cycliste* » est enregistré en Préfecture ce qui facilite les retrouvailles en cas de vol. Par contre on ne met pas son vélo dans les trains.

Un conseiller en tourisme qui organise des randos à vélo nous explique que **l'Europe est le seul continent où le réseau de trains est encore dense**, ce qui facilite l'organisation des randos et attire les cyclistes de très loin : Australie, USA, Canada... avec un pouvoir d'achat important : une mine d'or potentielle pour le train. Les randonneurs préfèrent un trajet linéaire (dont on définit le sens au dernier moment pour avoir le vent dans le dos si possible) plutôt qu'une boucle (40 % de participants en moins).

Les réservations vélos payantes à la SNCF Grandes Lignes ont bondi de 6 700 en 2004 à 58 000 en 2014. La gratuité sur les TER est une exception française, partout ailleurs c'est (un peu) payant.

Le train doit faire partie intégrante du « *système vélo* ».

L'association BiTiBi (http://www.bitibi.eu/»www.bitibi.eu) « Bike-Train-Bike » milite pour remplacer la voiture par cette combinaison gagnante (commodité, climat… - rappelons que les Transports c'est 28 % des GES en France dont 56% pour les voitures). Cinq projets pilotes en UE : Barcelone, Milan, Liverpool, Gand et Liège avec comme exemple le système BlueBike (rien à voir avec Bolloré !) qu'on peut louer avec la même carte dans n'importe quelle gare SNCB : en 2 ans, +151 % de locations, +75 % de membres ! **Après 3 ans de projets un bilan sera fait à Utrecht le 7 mars 2017.** Gros travail des opérateurs de train qui vont chercher les usagers dans les entreprises. **Rien en France car SNCF pas intéressée.**

Plusieurs pays ont des trains très capacitaires pour les vélos : Danemark (avec grands logos pour se positionner sur le train et sur le quai), Allemagne (75 places par train le long du Danube), Pologne. À l'inverse la plupart des trains à grande vitesse refusent les vélos : Thalys, ICE (anciens, TGV Duplex...) ce qui pose de gros problèmes pour franchir certaines frontières (exemple pour faire Cologne – Maubeuge avec son vélo - 280 km - la SNCF n'a pas de solution, la DB propose un trajet en 17 h et 7 changements !).

Pour 1 000 habitants, il y a 25 places de parking vélos en gare aux Pays-Bas, 17 au Danemark, 11 en Suisse, 8 en Belgique, et en France... 0,25 !

European Cyclists Federation (http://www.ecf.com/»www.ecf.com) regroupe 85 organisations dans 40 pays (dont USA, Canada, Australie), **objectif 15 % de déplacements à vélo en 2025.** Ils militent pour durcir la réglementation européenne et y inscrire l'obligation de pouvoir mettre son vélo (ou sa poussette, ou sa contrebasse...) dans le train (la réglementation actuelle le prévoit mais est pleine d'exceptions...)

Une journée très riche donc, qui a pleinement montré que les opérateurs ferroviaires ont tout intérêt à voir les cyclistes comme des partenaires plutôt que comme des gêneurs...

[1] en 2017 ce sera une boucle Maubeuge - Arras - Lille - Boulogne - Dunkerque - Bruges - Rotterdam - Utrecht - Aachen - Dinant - Maubeuge de mi-juillet à début août, c'est dire si nous serons concernés !

Gilles LAURENT

≈

IL NEIGEAIT… ! OU L'OSTINATION (SIC) D'UN CYCLISTE

≈

I

Il neigeait !… Morne plaine ! comme a dit Victor Hugo, un des garçons de son époque qui détenait les meilleurs tuyaux sur les mornes plaines. Néanmoins, l'intrépide cycliste enfourche sa monture d'acier et se dirige dans la direction de l'horizon, un peu à droite.

II

La neige, pour cela, ne cesse point de tomber. Elle estompe de son blanc crayon la silhouette capuchonneuse de l'homme, saupoudre le sol. Les roues tournent et les pneumatiques, à chaque tour, s'encombrent un peu plus (l'histoire de la boule de neige).

III

Suite du précédent, avec augmentation. Aux plaines blanches succèdent d'autres plaines blanches, toujours comme a dit le susdit père Hugo. Le cycliste pédale, indécourageable.

PATRICK SZKAT

Après avoir introduit le vélo dans l'univers de la science-fiction puis du fantastique, je m'attaque maintenant aux contes des frères Grimm.
L'idée est de les « moderniser » tout en conservant l'aspect moral et intemporel.
Voici une de mes premières modestes actualisations, j'espère que vous apprécierez.

Un industriel, grand patron d'une entreprise de vélos cotée en bourse, ne laissa à sa mort pour tous biens aux trois enfants qu'il avait que son usine et ses machines, son stock et son personnel. Son projet était que les trois frères s'associent afin de poursuivre l'expansion de la société et les partages furent bientôt faits devant notaire. L'aîné eut la manufacture, le second récupéra les marchandises, et le plus jeune eut la charge des salariés. Le benjamin ne pouvait se consoler d'avoir hérité si pauvre lot : « *Père avait raison, disait-il, en nous unissant nous pourrions gagner notre vie honnêtement* ». Mais l'aîné, trop content d'être ainsi débarrassé du personnel refusa la proposition, voulant vendre à un fonds de pension américain. Le second, marié à une femme dépensière, désirait céder son héritage à des ferrailleurs, les deux ne laissant comme seule option au plus jeune de licencier tout le monde sans préavis, ni indemnités.

Patrick Szkat, le responsable du service commercial, qui avait compris ce qui allait se passer, l'appela et lui dit d'un air posé et sérieux : « *Ne vous découragez point, patron, laissez-moi quelques jours et vous verrez que vous n'êtes pas si mal loti que vous ne le croyez.* »

Quoique le malheureux héritier n'y croyait guère, il avait vu le vendeur faire tant de tours pour vendre tout et n'importe quoi à n'importe qui, comme quand il devait boucler le chiffre d'affaires du mois ou du trimestre, il ne désespéra pas d'être ainsi secouru dans sa misère.

Patrick fila à l'atelier afin de demander au meilleur ouvrier de lui fabriquer la meilleure des selles de vélo à partir du meilleur des métaux de la fabrique. Puis il fit monter sur celle-ci le meilleur des cuirs qui était en réserve afin d'obtenir un siège d'une beauté et d'une rareté telles qu'on aurait dit une sculpture grecque ou italienne. Tout fier de son objet d'art, il s'en alla chez le roi Jielhem 1er et demanda à lui parler.

On le fit monter à l'appartement de sa majesté où, étant entré il fit une grande révérence au souverain, et lui dit : « *Voilà, sire, un cadeau que les établissements Carabas (c'était le nom de l'entreprise), m'ont chargé de vous présenter de leur part.*

– Dis à ton dirigeant, répondit le roi, que je le remercie, et qu'il me fait plaisir. »

Il renouvela l'opération plusieurs fois, et amena d'autres objets qu'il avait fait fabriquer : une sonnette faite dans un acier si translucide qu'on eût dit du verre, un guidon et des pédales faits dans un métal si léger qu'on eût dit du papier. Jielhem 1er reçut encore avec satisfaction ces présents, et lui fit donner à boire.

Patrick apprit que le souverain devait aller avec sa fille, la plus belle princesse du monde, donner le départ de la Druenneçia, une course cycliste dans la ville d'à côté. Il dit à son patron : « *Si vous voulez suivre mon conseil, votre fortune est faite ; vous n'avez qu'à passer à bicyclette par l'endroit que je vous montrerai, vous y asseoir par terre et ensuite me laisser faire.*» L'homme confiant fit ce qu'on lui conseillait, sans savoir en quoi cela serait utile. Pendant qu'il arrivait, le monarque vint à passer, et notre commercial se mit à crier de toutes ses forces : « *Au secours, au secours, voilà Monsieur Carabas qui s'est blessé ! Il vient d'être renversé par un 4x4 dans un accident effroyable !* ».

À ce cri, le roi mit la tête à la portière, et reconnaissant l'individu qui lui avait apporté tant de fois des cadeaux, il ordonna à ses gardes qu'on allât vite au secours de l'accidenté. Pendant qu'on soignait et pansait le pauvre Carabas, Patrick s'approcha du cortège, et raconta au roi que son directeur, en plus d'être blessé, avait eu ses vêtements réduits en lambeaux dans la mésaventure. C'était un mensonge car c'est l'employé lui-même qui les avait déchirés. Jielhem 1er ordonna aussitôt de sortir un de ses costumes de rechange pour monsieur Carabas. Celui-ci était fort beau et bien fait de sa personne et la fille du monarque le trouva fort à son gré. Carabas ne lui eut pas jeté deux ou trois regards fort respectueux, et un peu tendres, qu'elle lui fit passer son numéro de portable.

Le roi voulut qu'il le rejoigne dans sa voiture, et qu'il fût de la cérémonie. Patrick Szkat ravi de voir que son dessein commençait à réussir, prit les devants, et ayant rencontré des cyclistes qui passaient, il leur dit : « *Si vous dites bien au roi que les vélos que vous chevauchez sont de marque Carabas, vous bénéficierez d'une réduction importante lors de vos prochains achats* ». Jielhem 1er, qui s'intéressait de plus en plus au cyclisme, ne manqua pas de demander aux coureurs la marque de leurs bicyclettes. « *Ce sont des Carabas* », dirent-ils tous ensemble, car l'offre promotionnelle les avait séduits. « *Vous avez là un bel héritage, dit à Carabas le monarque. – Vous voyez, sire, répondit-il, c'est une affaire qui ne manque pas de profits et qui est en pleine croissance* ».

Patrick Szkat, qui allait toujours devant, rencontra des coureurs professionnels, et leur dit : « *Si vous dites bien au roi que les vélos que vous chevauchez sont de marque Carabas, vous bénéficierez d'un sponsoring appréciable lors de vos prochaines courses* ». Le souverain, qui passa un moment après, voulut connaître la provenance des équipements des sportifs. « *C'est du Carabas* », répondirent les athlètes, et le roi s'en réjouit encore. Le vendeur, qui allait devant le cortège, disait toujours la même chose à toutes celles et tous ceux qu'il rencontrait ; et le roi était étonné de la renommée de la marque Carabas.

Il arrivèrent enfin devant l'entreprise Carabas et Jielhem 1er fut attiré par les cris d'une foule réunie devant l'usine. C'était le personnel de l'entreprise qui, s'étant mis en grève à l'annonce des licenciements, bloquait et occupait les lieux. Jielhem 1er, qui, bien que de sang royal, aimait à se tenir informé des affaires de son royaume sans passer par le filtre des ministres, conseillers et autres chargés de communication, fit arrêter le cortège et alla à la rencontre des grévistes afin de se faire expliquer la situation. C'est Patrick Szkat, nommé délégué par les salariés qui l'informa de la décision des deux aînés de vendre usine, machines et stock en laissant à la rue les employés sans indemnités de licenciements ni plan social. Jielhem 1er avait plus d'un défaut mais les habitants de son royaume constituaient sa première préoccupation. Il fit donc aussitôt appeler les trois frères pour leur communiquer sa décision car en plus d'être juste, le souverain était rapide et déterminé lorsqu'il lui fallait arbitrer un litige ou un conflit.

Les trois héritiers se présentèrent donc devant le souverain qui leur annonça que l'usine était nationalisée et que le stock et les machines allaient être rachetées pour le sou symbolique par la scop qu'allaient créer les salariés. De plus, il avertit que dorénavant, les ministres, conseillers et serviteurs de l'État auraient l'obligation de se déplacer à bicyclette afin de donner l'exemple.

Le roi, charmé des bonnes qualités du benjamin Carabas le nomma ministre des déplacements et transports cyclistes après avoir quadruplé le budget du ministère avec pour mission de revoir entièrement le schéma du réseau cyclable national. La princesse, qui en était devenue folle amoureuse, devint sa compagne et le mariage fut célébré en grande pompe et à vélo neuf mois plus tard. Patrick Szkat devint gérant de la nouvelle société coopérative et participative Carabas, et promit de ne plus raconter de mensonges aux clients que pour les divertir lors des fêtes de Noël.

Patrick Eillum
Lille Mont de Terre, Décembre 2016

IV

Cependant, s'aggrave la situation. La silhouette capuchonneuse du cycliste n'est presque plus reconnaissable sous l'amas qui l'enveloppe. La périphérie – si j'ose m'exprimer ainsi – des Dunlop a tant aggloméré de neige que les roues ne sont pas bien loin de se tangenter. Un pâle sourire aux lèvres, le cycliste va toujours, dévorant l'espace comme un éléphant le ferait d'un petit pain de seigle de cinq centimes.

V

C'en est fait. Les deux roues accrues se touchent désormais. Rien ne va plus. Quant à l'homme, qui devinerait que c'est un homme ? Et, pourtant, le cycliste raidit sur les pédales inertes ses muscles vains. La rafale en profite pour redoubler d'âpreté.

VI

Le recordman et son outil sont devenus un groupe amorphe où l'œil le plus exercé ne saurait distinguer trace d'homme et de machine. Les petits oiseaux contemplent cette chose avec des yeux qu'arrondit la stupeur. Il neigeait !...

(Le dégel au prochain numéro.)

Alphonse Allais
Le parapluie de l'escouade
(Ollendorff, Paris 1893)

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

-5 % - 10 % **Ride On**
529 rue de Lille
Béthune - 03 21 64 02 51

-5 % - 10 % **Sport'Dep**
931 av du gal de Gaulle
Bondues - 03 20 30 72 90

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

-5 % SUR LE MATÉRIEL **Courses Asteur**
26, boulevard Sainte Barbe
Dunkerque - 03 61 17 68 16

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

-5 % **Speed Cycles – Jean Lebas**
64 rue Sadi-Carnot
Haubourdin - 03 20 38 39 2?

-5 % - 10 % **Lambersart Cycles**
11 rue du Bourg
Lambersart - 03 20 93 99 38

-10 % **Cycles Wypelier Huygen**
2 bis place de la Cessoie
Lambersart - 03 20 40 73 20

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

-5 % - 10 % **Cycles Lecolier**
64 rue Gambetta
Lille - 03 20 54 83 39

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

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

-5 % - 10 % **Les Mains dans le guidon**
166 rue Gambetta
Lille - 03 62 52 94 87

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

-5 % - 10 % **NL Services SAS**
>> éparations à domicile
6 rue de Lorraine
Arras - 06 74 90 01 09

Remise **Cycles Fallet**
4 bis av. Robert Schumann
Mons en Barœul
03 20 04 47 01

BULLETIN D'ADHÉSION

ADAV droit au vélo

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs

Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue...

Bulletin à renvoyer à l'association Droit au vélo, 23, rue Gosselet, 59000 LILLE

☐ **J'adhère à Droit au vélo et recevrai le journal l'Heurovélo et ma carte d'adhérent-e pour l'année en cours.**

☐ Adhésion individuelle : **14 €** ☐ Chômeur/étudiant : **8 €**

☐ Couple : **25 €** ☐ Famille : 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 : . . . . . .

SIGLES & INITIALES DE L'ADAV Y ÉTAIT

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
CANM : Centre d'Animations du Nouveau Monde
CASO : Communauté d'agglomération de Saint Omer
CCC : Conseil Communal de Concertation
CCSPL : Commission Consultative du Service Public Local de Transports
CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CIA : Commission Intercommunale de l'Accessibilité
CLPC : Cédez-le-passage cycliste
ComUE : Communauté d'Universités et Établissements
Copil / Cotech : Comité de pilotage / Comité technique
Crem : Centre ressource régional en écomobilité
CUA : Communauté urbaine d'Arras
CUD : Communauté urbaine de Dunkerque
CVCB : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (chaucidou)
DDTM : Dir° Départementale des Territoires et de la Mer
DREAL : Dir° régionale environnem^t aménagem^t logem^t
DSC : Double-Sens Cyclable
GT(V) : Groupe de Travail (Vélo)
MEL : Métropole Européenne de Lille
MDAD : Maison Départementale de l'aménagem^t durable
MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
PDES : Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire
PDZI : Plan de Déplacements de Zone Industrielle
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PPA : PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
SITURV : Syndicat intercommunal
SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
UT : Unité Territoriale
VAE : vélo à assistance électrique
VVV : Vélroute et Voie Verte

Initiales des représentants de l'ADAV concernés
AL : Alain Legrand ; BH : Brigitte Helle CG : Carine Germaneau ; CH : Christophe Herlin ; CR : Cyprien Richer ; CV : Claudine Van Nieuwenhove ; DD : Daniel Dourlens ; DDk : Damien Dekeister ; DDx: Dominique Delcroix ; DM : David Maczcka ; EP : Élise Poisnel ; FD : Frédéric Devred ; GW : Guillaume Wauquier ; HC : Hervé de Cagny ; JCL : Jean-Claude Legrand ; JD : Jean Dewavrin ; JP : Judicaël Potonnec ; JPM : Jean-Pierre Malchrowicz ; JT : Jacky Therin ; JV : Julien Vitse ; KD : Kevin Drouault ; LR : Luc Religieux ; MA : Michel Anceau ; MD : Michel Demasure ; MR : Mathieu Rabaud ; MV : Mathias Vadot ; NL : Nicolas Lecomte ; OC : Olivier Cohen ; OD : Olivier Dutel ; OJ : Olivier Jandot ; OL : Olivier Leman ; PB : Philippa Burton ; PC : Pascal Coquerelle ; PM : Philippe Marquet ; PT : Pierre Tittelein ; René Fauvergue ; RM : Rémi Manier ; STT : Sébastien Torro-Tokodi ; YL : Yves Lépinay ; YP : Yannick Paillard.

ANTENNE ARRAGEOISE

Arras

2 septembre : Réunion de travail avec les services municipaux pour définir la matérialisation des aménagements cyclables dans la nouvelle zone 30 du centre-ville. L'ADAV demande de renforcer le marquage de certains DSC. Visite sur site pour se mettre d'accord sur les marquages à effectuer à certaines intersections. MA.

16 septembre : Participation de l'ADAV à l'inauguration, dans le cadre d'une opération « Les Boulevards sont à tous », du service de location de VAE mis en place par la CUA. MA, OJ, PT.

26 novembre : Remise en selle avec Artis pour les utilisateurs du service de VAE.

13 décembre : CUA, participation de l'ADAV aux ateliers sur la transition énergétique dans le cadre du PLUI. Sur la thématique des déplacements, l'ADAV demande l'inscription d'un schéma directeur vélo dans les documents de programmation. MA.

Saint Laurent-Blangy

6 décembre : Commission extra-municipale sur la mobilité. Présentation du rapport de stage sur les préconisations cyclables élaborées avec le concours de l'ADAV. Présentation des actions envisagées pour limiter le flux des poids-lourds dans la commune. Le maire annonce la signature d'une convention de partenariat avec l'ADAV pour 2017. MA, PT.

Sainte Catherine

19 octobre : Réunion avec le maire et l'adjoint au maire. Présentation des actions de l'ADAV et des itinéraires projetés sur la commune dans le cadre du schéma directeur de la CUA. Très fortes réserves des élus pour les aménagements de type bandes cyclables. MA, JMC.

ANTENNE AUDOMAROISE

Blendecques

4 septembre : Stand d'information, parking à vélo et bus-cycliste pour la Fête du Parc.

2 novembre : Opération éclairage et marquage contre le vol en marge de l'atelier vélo. RM, STT.

20 novembre : stand d'informations sur le Salon du vélo.

Saint-Martin-lez-Tatinghem

15 septembre : Rencontre avec la commune pour améliorer la signalisation sur la piste cyclable de l'avenue Joffre. MA, RM, STT.

16 novembre : Rencontre sur le terrain avec la commune pour préparer la réalisation de la signalisation du boulevard Joffre. RM.

Saint-Omer

27 août : Stand d'aide à la réparation pour la clôture régionale de Nos quartiers d'été.

25 octobre : 1er Comité vélo de la Ville mis en place à la demande de l'ADAV pour discuter des aménagements à réaliser. RM.

CASO/PAYS DE SAINT-OMER

15 septembre : Comité vélo. Point sur l'atelier dont le lieu qui l'accueillera est en cours de nettoyage. Réflexion sur la stratégie à adopter pour une appropriation de la politique cyclable par les élus du territoire. MA, RM, STT.

16 septembre : Participation à la restitution du débat public sur la mobilité mené par l'Agence d'Urbanisme de la Région de Saint-Omer.

21 septembre : 1er atelier vélo de l'antenne de l'ADAV. Depuis, ateliers les 1er et 3e mercredis de chaque mois.

17 et 18 septembre : Balades patrimoine à Saint-Omer et Campagne-les-Wardrecques avec le Pays d'Art et d'Histoire dans le cadre des Journées du patrimoine.

5 octobre : Pas-de-Calais Tourisme. Réunion visant à valoriser les itinéraires cyclables du département. MA.

8 décembre : Préparation du comité vélo des élus. Présentation du plan d'actions visant à fixer les grands objectifs (infrastructure, services et communication) à la demande du président, dont les mesures seront décidées dans le cadre d'un comité des élus de l'agglomération. STT.

ANTENNE BÉTHUNOISE

Béthune

6 septembre : Réunion avec Mme Desprez Audebert, adjointe au maire, le responsable des grands travaux aux services techniques, présentation du projet d'aménagement de la gare par la Ville et l'intégration du BHNS. Une piste cyclable continue sera bien réalisée sur le pont Mendes France. Présentation du projet de mise en sens unique de la rue du Dr Dhenin et création d'un DSC (Double Sens Cyclable). Travaux avenue Winston-Churchill. Demande de création de DSC rues du Couvent, de l'Université et du Moulin-Masclet. MA, DD, JPM.

11 octobre : service tranquillité urbaine de Béthune. Présentation du bien fondé d'un DSC rue de l'Université (ce qui a été entériné par la Ville et sera réalisé dès la reprise de la campagne de peinture au sol début 2017). DD, JPM.

ARTOIS COMM.

11 octobre : Réunion sur le terrain avec le CD62 pour choisir le meilleur tracé pour la bande cyclable du RD 945 dans Locon. DD, JPM.

25 octobre : PDZI Ruitz. Préparation du comité de pilotage. STT.

27 octobre : PDZI Ruitz. CoTech avec Artois Comm, qui pilote le projet. Présentation des détails de l'intervention et échanges sur le mode opératoire. STT.

3 novembre : opération éclairage en gare de Béthune. MV DD BH.

29 novembre : PDZI Ruitz. Copil avec Artois Comm pour présenter aux élus les premières actions qui sont programmées dès la fin d'année pour validation. STT.

ANTENNE DUNKERQUOISE

Grande Synthe

17-18 septembre : Participation au salon du vélo de la Ville, tenue de stand d'information. OC, DM, DDk, JV.

CUD

29 septembre : Réunion avec le vice-président de l'université du Littoral Cote d'Opale (ULCO) Dunkerque concernant la participation à divers événements durant l'année universitaire. MV, JV.

29 septembre : CUD GTV. 1. Échanges sur le contenu de la convention ADAV-CUD. 2. Suivi de la politique cyclable de la CUD : projet de requalification complète de la gare de Dunkerque avec intégration systématique d'aménagements cyclables et stationnement vélos sécurisé (100 places). 3. Rue du Banc-Vert : projet de piste cyclable, maintien du régime de priorité pour les cyclistes (priorité sur les rues perpendiculaires comme pour le trafic principal) demande pour y intégrer des traversées cyclables bidirectionnelles. 4. Divers : demande pour l'inscription d'un schéma cyclable à l'échelle de l'agglomération, qui ne pourra pas être proposé avant 2019 ; CLPC en attente de généralisation même si l'ensemble des carrefours a été étudié ; suivi auprès des bailleurs des obligations d'aménagement de stationnement vélo du PLUI ; DK Vélo : croissance du nombre d'abonnés ; FIL (voir article sur le sujet dans cette édition) îlot 1 a permis la réalisation d'un plan de circulation à l'échelle du quartier Rosendaël intégrant des sens uniques accompagnés de DSC ; 3 ateliers de cyclabilité programmés. JV, MV, STT.

10 octobre : Rencontre avec différents acteurs locaux intervenant en milieu scolaire (ADAV, ADASAR, Maison de l'environnement, DDTM) afin de travailler sur de nouveaux formats d'intervention pour enseigner l'apprentissage du vélo et de la sécurité routière dans les écoles du territoire. JP, JV, STT.

12 octobre : Coudekerque-Branche, route de Bergues. Après le souhait du maire dans la presse de faciliter les accès aux commerces, débat sur la pertinence de la piste cyclable existante en raison de l'existence d'une voie verte sur l'autre rive du canal. L'ADAV insiste pour sa préservation qui répond à des enjeux de desserte fine et s'adresse principalement à des déplacements utilitaires. Le Département doit mener des études plus approfondies du terrain pour évaluer la possibilité d'élargir la chaus-

sée afin de créer des voies de stockage pour le trafic motorisé. JV, STT.

ANTENNE DE HAZEBROUCK

Hazebrouck

8 septembre : Rencontre avec le CANM et les bénévoles de l'ADAV pour faire le point sur nos demandes auprès de la municipalité. MA, RF.

8 septembre : Présentation au Bureau de la ville d'Hazebrouck de nos préconisations pour l'adoption d'un plan de modération de la vitesse dans le centre-ville et de la constitution d'un réseau cyclable. Débat avec les élus pour enrichir nos propositions. Écoute attentive et constructive. Une homogénéisation de la zone 30 du centre-ville est entérinée ainsi que l'adoption du schéma directeur cyclable. Il est demandé aux services de travailler sur cette base avec l'ADAV à une programmation pour une mise en œuvre progressive. MA, RF.

9 octobre : Participation de l'ADAV à la seconde journée sans voiture organisée par la ville d'Hazebrouck : stand d'info, marquage, balade… Présentation du projet présenté au Bureau Municipal. MA, JV, YP et de nombreux bénévoles.

25 novembre : opération éclairage et marquage sur le parvis de la gare en partenariat avec le Centre d'Animation du Nouveau Monde. JP.

ANTENNE LILLOISE

Halluin

25 septembre : Marquage contre le vol et stand d'information lors de Festiferme à la ferme du Mont-Saint-Jean. JP.

Hellemmes

13 octobre : GTV. 1. Sensibilisation au Code de la Route. Souhait d'interpeller les auto-écoles afin de sensibiliser les moniteurs aux bons comportements à adopter. Des installations de zones bleues sont programmées. 2. Vélobus : projets pour l'école Hériaux. 3. Opération éclairage à organiser lors d'un événement particulier afin d'augmenter la fréquentation du public. 4. Des animateurs ont été formés par la MEL pour intervenir lors des temps périscolaires. 5. Aménagements : projet de requalification de la rue des Époux-Labrousse reporté. DSC : rue Faidherbe réalisé ; rue des Métallurgistes en attente de la fin du chantier ; rue F.-Mathias, attente de la fin de l'expérimentation du DSC de la rue Braille à Ronchin pour voir quelles solutions à préconiser, le tronçon entre la rue de l'Innovation et la rue des Écoles pourrait être réalisé dans un 1er temps ; rue J. -Guesde : réalisation prévue en 2017 ; rue Dupleix : programmée début 2017 ; rue Papin, plan en attente ; des études sont à confirmer pour les rues J.-Bart, Delattre et Delesalle ; rue de Chanzy, demande d'étude globale par la Ville ; rues Calmette et Lamartine, vitesse trop importante dans la situation actuelle, nécessite l'installation de ralentisseurs ; rue Delmas, les panneaux présents ne sont pas conformes à l'arrêté pris, la Ville doit vérifier. 6. Demandes nouvelles : voie spécifique sur le giratoire D146/rue Kimpe n'est pas acceptée par la MEL malgré nos demandes répétées. Chemin Napoléon : nettoyage à prévoir ; végétation envahissante sur le boulevard de l'Ouest ; solution à apporter pour éradiquer le problème de coulures de béton, cause d'inconfort pour la circulation à vélo (boulevard de Lezennes, rue de St-Amand, pont de Tournai…) ; demande d'une expérimentation de la suppression du « répétiteur » sur certains feux de façon à inciter les automobilistes à respecter les SAS vélo. 7. Stationnement : traitement de la liste transmise par l'ADAV ; réflexion pour des solutions de box sécurisés dans les zones denses (mise en contact avec la Ville de La Madeleine qui propose une solution aux résidents) ; abri V'lille en projet sur la place Hentgès. LR, STT.

Hem

19 septembre : GTV. Étude des projets de DSC sur les rues de Beaumont et de Willems. Analyse des carrefours à feux pour y étudier la possibilité d'y implanter des CLPC. Demande de l'ADAV d'étudier un DSC sur la rue de la Lèverie. Point sur l'avancée de l'étude d'une piste cyclable sur le giratoire rue de Croix / av de l'Europe. Présentation des actions de promotion susceptibles d'être mises en place sur la commune. MA.

Lambersart

23 novembre : opération éclairage au bas de la passerelle du Colysée. Nombreux bénévoles.

Lille

15 septembre : Université Lille 2. Journée Immersion Vie Etudiante de l'université (JIVE), tenue d'un stand d'information. JV, MV.

19 septembre : Visite des 3 parkings en ouvrage qui accueilleront prochainement du stationnement vélo sécurisé. Préconisations sur les positionnements à privilégier afin d'optimiser l'espace disponible (40 à Euralille, 16 à Lille Europe et 12 à Grand Palais). STT.

19 septembre : Échange sur les attendus de la Ville pour la balade proposée par l'ADAV dans le cadre de la semaine internationale de la solidarité. STT.

30 septembre : Société Publique Locale Euralille. 1. Lille-Flandres : déménagement de la Vélostation de 550 places inaugurée en 2010 puis déplacée à proximité du siège du Département du Nord. Souhait de la rapprocher de la gare Lille-Europe puisque Lille-Flandres va bénéficier d'un stationnement vélo en ouvrage dans le bâtiment en cours de construction rue de Tournai. Le choix de l'espace proche de l'accès à la station du tram remporte l'unanimité, mais reste à valider par la Mairie. 2. Requalification de l'espace Euraflandres (zone comprise entre les deux gares). Le projet prévoit de conforter la priorité donnée aux piétons depuis la création de la boucle au niveau de l'avenue W.-Brandt, avec reprise de la chaussée place des Buisses. STT.

11 octobre : 2nde visite des 3 parkings en ouvrage pour valider les emplacements de stationnement vélo. STT.

27 octobre : rencontre avec l'adjoint au maire en charge des déplacements pour échanger sur les actions portées par l'ADAV et notamment le soutien au nouveau plan de circulation lillois : présentation des dernières données de comptage des cyclistes assurés par des bénévoles qui montrent une forte progression de la part du vélo dans les secteurs concernés. Proposition de l'ADAV d'organiser la prochaine fête du vélo dans un secteur plus central de Lille. Souhait de rencontres régulières afin d'avancer concrètement sur les projets cyclables. OD, STT.

25 novembre : rencontre avec un représentant de l'entreprise de livraisons de repas à vélo Foodora suite à des remontées de cyclistes faisant état de comportements et d'équipements inadaptés des livreurs. Une sensibilisation pourrait leur être proposée. STT.

9 décembre : GTV. En introduction, présentation de Mme Anne Mikolajczak (également adjointe à l'égalité Femmes-Hommes), qui remplace Mme Vinciane Faber, conseillère municipale au vélo depuis le précédent mandat. 1. Stationnement : point sur le budget « arceaux » de la Ville, demande pour qu'il revienne à un niveau permettant d'équiper les secteurs encore dépourvus. Présentation d'une expérimentation en cours à Grenoble de box à vélos destinés aux rues résidentielles dont la taille des habitations ne permet pas d'y stocker les vélos. Demande de tester la possibilité d'installer des arceaux en remplacement des simples potelets pour optimiser les budgets. 2. Réglementation : proposition de 3 poches d'arceaux sur lesquelles pourraient être implantés des panneaux « P + vélo » pour lutter contre le stationnement des 2 roues motorisés. CLPC : lancement des études pour équiper l'ensemble des carrefours à l'intérieur des grands boulevards de ceinture. 3. DSC : demande que les rues nouvellement à sens unique (Brigode, Magenta, Mélantois) en soient équipées, mais qui pour certaines devront préalablement passer en zone 30 ; demande de nouvelles études pour des rues structurantes en zone 30 non équipées (rues du Marché, Charles-Quint, Jules-Guesde, de la Justice) ; relance de demandes non abouties (rues de Trévise, Combemale, du Buisson) ; contre-allée du bd de la Moselle en 2017. Plus généralement, nous demandons que toutes les modifications ayant entraîné une baisse de trafic motorisé sur les rues à sens unique suite au nouveau plan de circulation bénéficient rapidement de l'intégration de DSC (Lydéric, Ovigneur, Réduit/Déportés/Lefebvre). 4. Aménagements : demande de réfection de la piste de la Façade de l'Esplanade et d'une création de continuité au niveau du square Daubenton suite à la suppression de la bande cyclable ; proposition de création d'une CVCB rue Paul Doumer. 5. Sécurisation : av O.-Lambret, problème de visibilité au droit de la bretelle de sortie de l'A25 qui nécessite une intervention ; Giratoire bd Louis XIV/bd Hoover, non respect de la trajectoire des cyclistes par les automobilistes, demande pour le marquage de pictogrammes vélo au sol mais refus de nos interlocuteurs ; problème des stationnements gênants devant les écoles : la police municipale sera chargée d'intervenir. 6. Sas vélo : une généralisation à tous les carrefours à feu est proposée par la MEL, ceux non encore équipés sont à identifier. 7. Divers : demande pour un entretien rapide des aménagements cyclables suite aux événements de chutes de feuilles. STT, YL.

Lomme

21 septembre et 26 octobre, CCC Trame verte.

1er décembre : GTV. 1. Stationnement : installation de 10 arceaux (Médiathèque, Mont-à-Camp, rue de l'Égalité, stade rue Gide), pas encore de budget arceaux pour 2017. 2. Aménagements : priorités de la Ville sont les rues Lebas, Degeyter, de Drève, Charles-St-Venant. Lancement d'études sur rues Galliéni, Destombes (travaux de voirie nécessaires), Albert-Thomas, des Wattinettes, de la Mitterie. Autres aménagements : rue des Fusillés, projet de bandes cyclables ; rue Jules-Guesde (entre avenue de Dunkerque et giratoire) : demande d'une CVCB (chaussée à voie centrale banalisée) ; demande d'amélioration de la passerelle Les Acacias. 3. CLPC : en priorité les carrefours de l'av. de Dunkerque. 4. Divers : problème récurrent du stationnement sur les bandes cyclables de l'av. de Dunkerque. Demande du nombre de verbalisations pratiquées sur cet axe. STT.

Loos

30 septembre : Copil projet aménagement avenue Kuhlmann/rue Galilée/rue Clemenceau. Le Département et la MEL présentent au maire et à son

adjoint à l'urbanisme le réaménagement du secteur dont le franchissement de la Deûle qui provoque une coupure importante avec Lomme, l'un des points noirs principaux du schéma cyclable de la MEL. L'aménagement devrait être livré en 2018. MA, PC, STT.

Marcq-en-Barœul

20 septembre : animation d'un parcours de maniabilité auprès de toutes les classes de 5e du collège du Lazaro et participation au diagnostic des vélos réalisé par les Jantes du Nord. CG, CV, HD, JD, JP, JT, JV.

Ronchin

29 août : repérage des implantations d'arceaux à prévoir. STT.

23 septembre : préparation du prochain GTV. CV, STT.

29 septembre : GTV. Retour sur les assises de la mobilité de la MEL et le budget vélo annoncé. 1. Aménagements. Présentation par le Département du Nord du projet d'aménagement cyclable de la RD48. Il sera principalement composé d'une piste cyclable bidirectionnelle franchissant l'autoroute et les voies ferrées, et permettra de lever l'un des principaux points noirs de la MEL. Les travaux commenceraient en 2018. Priorité pour la Ville et la MEL. Chemin des Amoureux : des acquisitions foncières sont programmées. La partie actuellement circulée sera traitée en zone 30 avec plateaux, l'autre partie non bitumée actuellement accueillera une solution de piste cyclable bidirectionnelle. Attente d'un chiffrage de l'opération. Expérimentation en cours d'un double-sens de type cohabitation avec passage de lignes régulières de Transpole rue L.-Braille. 2. Stationnement : la Ville souhaite bénéficier d'une mutualisation des achats de matériels coordonnée par la MEL, à préciser avec les autres communes intéressées. Un budget de 15K€ a été retenu pour l'installation d'arceaux, dont les implantations ont été repérées avec l'ADAV. Un courrier à destination des commerçants est en préparation pour faire remonter leurs demandes. De nombreuses écoles demandent des solutions de stationnement, la Ville voit quel budget pourrait être mobilisé. CLPC : tous les carrefours de la commune ont été équipés. Demande que la rue A.-Carrel à Lille soit également équipée afin d'assurer une continuité entre les deux villes. Un courrier sera envoyé à la Ville de Faches-Thumesnil pour faire une demande identique au maire. DSC : souhait de généraliser à toute la commune, il s'agira d'une priorité de la Ville. CV, STT.

24 novembre : Restitution des résultats de l'expérimentation de DSC de type cohabitation avec passages de lignes régulières de Transpole sur la rue Louis-Braille large de 4 m. Une enquête auprès des riverains et une observation filmée montrent que l'aménagement ne pose pas de problème particulier, hormis au niveau de l'intersection avec la rue Salengro gérée par feu en raison de la giration des bus. Cette configuration d'aménagement pourrait être proposée ailleurs dans la MEL. STT.

Roubaix

20 octobre : Rencontre avec l'association l'Entorse sur un projet d'évènement sur le vélo dans le cadre du Paris-Roubaix. MA.

21 octobre : Rencontre avec M. Garcin, adjoint de la ville, pour faire le point sur l'avancée des projets cyclables de la Ville étudiés avec les services de la MEL (voir la rubrique MEL). Souhait commun de réaliser des évènements de promotion. L'ADAV suggère de réaliser un évènement récurrent sur le modèle des « Boulevards sont à tous » à Arras. MA.

13 décembre : Nouvelle rencontre avec M. Garcin, pour faire le point sur l'avancée des projets cyclables de la Ville étudiés avec les services de la MEL (voir la rubrique MEL). MA.

Saint-André

13 septembre : Préparation du prochain GTV. Insister sur les problèmes de continuité et les besoins en stationnement et maillage de double-sens cyclables [GTV dont la date initialement prévue a finalement été repoussée]. PM, STT.

Tourcoing

9 novembre : opération éclairage sur le parvis Saint-Christophe. JP, YP.

15 novembre : Réunion de travail avec les services de la Ville, de la MEL et du Département pour étudier le projet de la percée Galilée - Av Lefrançois. Après plusieurs échanges il est convenu de proposer un projet comprenant des pistes cyclables unidirectionnelles. MA.

Wattignies

27 septembre : remise en selle avec les adhérents du Centre Social Promesses. JP.

Villeneuve d'Ascq

7 septembre : Réunion de terrain avec les services de la Ville pour identifier de nouveaux points d'implantation d'arceaux à vélo. MA.

24 septembre : Encadrement d'une balade-découverte des aménagements et cheminements cyclables de la ville. FD.

26 septembre : GTV. Point sur les projets cyclables. Franchissements du bd du Breucq, traitement de la coupure giratoire Pilaterie / rue J. Jaurès, études de DSC… (voir les projets dans la rubrique MEL) .MA.

6 octobre au 8 décembre : animation d'un cycle de vélo-éducation dans le cadre des temps périscolaires à l'école Prévert. CG, HC, JP, JV, MV.

7 octobre au 18 octobre : animation d'un cycle de vélo-éducation avec une classe de CM2 de l'école La Fontaine. Le cycle comprend des exercices de maniabilité, une séance en salle sur le thème « je roule à vélo en sécurité », une sortie par groupes avec exercices individuels. JP, MV.

7 novembre : opération éclairage et marquage contre le vol rue du 8 mai. JP, JV.

29 novembre : Atelier diagnostic centre-ville. Participation de l'ADAV aux travaux et demande de privilégier la création de pistes cyclables. MA, GL.

30 novembre : Rencontre avec les services pour faire le point sur la convention 2017 en faveur des actions de promotion qui seront menées par l'ADAV notamment en faveur des écoles.MA.

7 décembre : Visite de terrain sur le projet centre-ville et ses trois nouvelles places. MA, GL

15 décembre : 2nd atelier sur les propositions pour le projet de réaménagement du centre-ville. FD.

Wattignies

27 septembre : remise en selle avec les adhérents du Centre Sociale Promesses. JP.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

17 août : entretien dans le cadre d'une étude régionale portant sur les nouveaux services à la mobilité existant sur le territoire de la MEL, en lien avec l'analyse du cycle de vie et l'environnement. Objectif de co-construction d'une mobilité durable avec les différents acteurs de la mobilité (limites et faiblesse, atouts et liens avec les autres acteurs). STT.

1er septembre : Cerema. Préparation du 1er baromètre des comptages de cyclistes réalisés sur la MEL. Lancement d'un nouveau point de comptage au niveau du Pont-Royal (sortie de Lille vers Saint-André) et du chemin de halage longeant la Deûle. CR, MR, STT.

12 septembre : Assises de la mobilité. Restitution d'une enquête largement relayée par l'ADAV auprès de ses adhérents (le vélo y est fortement représenté), de laquelle ressort une forte demande pour une amélioration du réseau cyclable. Publication des 1e données de l'Enquête Ménages Déplacements : par rapport à 2006, stagnation de la part du vélo (1,5 %, avec de fortes disparités entre Lille et les autres pôles urbains), augmentation de celle de la voiture (passe de 56 à 57 %) et diminution de celle de la marche. STT.

13 septembre : Stand d'information à destination des agents de la MEL. STT.

14 septembre : Préparation du contenu de la convention pour l'année 2017 avec les services. MA, STT.

20 septembre : GTV Roubaix. État d'avancement des études d'aménagements cyclables sur la ville, programmation. Présentation de l'état d'avancement du projet de requalification du carrefour du Fer-à-cheval, situé sur les communes de Croix et de Roubaix. Projet de sécurisation des aménagements cyclables av J. Jaurès. DSC en cours d'étude sur les rues de Sébastopol, de l'Hospice entre la rue Nain et l'av JB Lebas et du Coq Français (inversion de la bande cyclable existante). Premières ébauches de tracés de pistes cyclables sur l'avenue des Nations Unies. La réflexion menée va plus loin qu'une simple sécurisation dans les courbes : elle envisage de reconfigurer les bandes en pistes autant que possible. Étude d'une voie verte sur le quai du Sartel / quai de Lorient pour accueillir l'EuroVelo 5. La couche de roulement sera roulante et non en sable de Marquise. Les travaux programmés en 2016 sur le carrefour Alsace-République-Armentières ont dû être reportés, étant donné les difficultés actuelles des entreprises de travaux publics. MA.

20 septembre : Réunion de travail pour faire le point sur la programmation des aménagements cyclables dans le cadre du budget vélo. MA.

22 septembre : Assises de la mobilité et de l'accessibilité. Annonce officielle par le président de la MEL d'un budget spécifique alloué aux modes actifs et plus particulièrement à la politique cyclable : 30 M€ jusqu'en 2020. Ces assises seront proposées tous les ans afin de faire le bilan. JP, STT.

27 septembre : CCSPL. Point sur l'utilisation de l'offre V'Lille, des transports publics et des parkings en ouvrages gérés par la MEL à Lille, Roubaix et Tourcoing. MA.

6 octobre : Réunion de présentation et de travail sur le projet de la Liane 5 qui doit relier Marcq en Barœul à Haubourdin. Le projet permettra notamment de renforcer les aménagements cyclables le long du bd Coubertin entre La Madeleine et Lille et la création de couloirs bus + vélo sur le bd Montebello à Lille. Les aménagements cyclables seront aussi renforcés à Loos avec la création de couloirs bus + vélo sur la rue du Mal Foch, entre la rue de Londres et l'espace Mitterrand, et de pistes unidirectionnelles entre le bd de La République et

la route de Sequedin. Pas d'aménagements pour les cycles et les bus dans les traversées de La Madeleine et Marcq en Barœul… MA.

6 octobre : Copil Modes doux. Présentation des différents dispositifs en réflexion pour inverser la tendance à la baisse de la marche et la stagnation du vélo : augmentation du budget alloué aux infrastructures cyclables ; aide à l'achat de vélos (conventionnels, cargos et à assistance électrique) ; proposition de nouvelles solutions de marquage au sol afin d'améliorer la lisibilité des cheminements piétons. Nous insistons également pour que le jalonnement des aménagements cyclables figure parmi les priorités de la MEL. STT.

12 octobre : UT Lille-Seclin. Présentation des différents projets de voirie. Loos, rue Pasteur : DSC de type cohabitation (chaussée de 3 m). Ronchin : rue Roger-Salengro, DSC sur la section entre le mini-giratoire et la rue du Bel-Air ; giratoire Sadi-Carnot, piste bidirectionnelle extérieure à l'anneau, demande pour une amélioration de la visibilité des cyclistes dans les traversées. Lille : porte d'Arras, des pistes cyclables devraient équiper l'ensemble du projet. Nous insistons pour qu'elles soient utilisables dans les deux sens afin de faciliter les connexions avec les rues d'Arras et d'Artois. Lillenium : les pistes cyclables qui équiperont le projet devraient être livrées en 2018 et apporteront un itinéraire continu entre la porte d'Arras et le CHR. Vieux-Lille : de nombreuses chaussées sont concernées par des requalifications et accueilleront des DSC. Secteur Carnot/Canonniers : livraison de la nouvelle place L.-de-Bettignies en 2017, puis rue des Urbanistes et enfin 2 ans de travaux sont prévus boulevard Carnot. Noyelles-lès-Seclin : demande du maire pour une liaison vers Houplin-Ancoisne et de sécurisation du carrefour D147/D145. STT.

13 octobre : CIA. 3 présentations : restitution de l'enquête Mobilité et accessibilité ; opération Émile le serpent mobile ; dispositif Wheeliz, service de location entre particuliers de véhicules aménagés PMR. En marge, ces réunions sont l'occasion de rencontrer des représentants des structures du secteur de la mobilité réduite et de nouer des contacts. STT.

14 octobre : UT Tourcoing-Armentières. Réunion sur les projets de voirie de l'unité territoriale. Bondues : étude du projet cyclable sur l'av du Gal de Gaulle et réflexion sur la sécurisation du giratoire de la Croix Blanche. Tourcoing : étude de l'intégration des cycles dans le projet de la percée Galilée / le François et sur la rue de Roubaix. MA.

18 octobre : Réunion de travail sur le projet de réalisation d'une voie verte le long du quai du Sartel à Roubaix. MA.

18 octobre : Analyse du cycle de vie « mobilité ». Atelier 4 : construction d'un référentiel visant à faciliter l'émergence de services de mobilité durable sur le territoire de la MEL. STT.

26 octobre : UT Roubaix-Villeneuve d'Ascq. Réunion sur les projets de voirie de l'unité territoriale. Hem : étude des projets de DSC rues de Willems et de Beaumont. Mons en Barœul : étude des projets de DSC sur les rues Carnot, Pasteur, Rollin et J. d'Arc. Willems, étude des projets de DSC rues des Écoles et Provo. Roubaix : étude des projets de DSC des rues de l'Hospice et du Coq Français. MA.

26 octobre : Eurométropole. États généraux de la mobilité. Proposée dans les 6 grandes agglomérations françaises, rencontre dont l'objectif est de recueillir les besoins pour favoriser les alternatives à la voiture individuelle. Focus sur les réseaux de transport lourd. Rappel du besoin de s'appuyer sur le vélo pour les courtes distances (<5 km, soit 50 % des déplacements), notamment en proposant un réseau maillé de voies vertes et de cheminements sur les voies agricoles en milieu rural. STT.

7 novembre : Réunion des correspondants locaux de la MEL pour faire le point sur les modifications à apporter au schéma cyclable principal suite à l'annonce d'un budget spécifique.

10 novembre : Réunion avec les services pour faire le point sur les évolutions à apporter au schéma cyclable principal après concertation avec les correspondants locaux du territoire : mise à jour des itinéraires suite à l'élargissement du territoire aux nouvelles communes des Weppes, CRT de Lesquin et densification du réseau cyclable de Roubaix. MA, STT.

10 novembre : UT Lille-Seclin. Échanges sur les projets en cours : avenue de Dunkerque, alternance de bandes et de pistes pour lever une discontinuité importante du réseau cyclable ; secteur du marché de Wazemmes, demande pour obtenir des abaissés de bordures créées afin de délimiter les sections de rues en zone de rencontre. MA, STT.

15 novembre : UT Lille-Seclin. Présentation du projet d'aménagements cyclables sur la zone du CRT de Lesquin. Nous insistons pour que des connexions vers la gare de Lesquin et Villeneuve d'Ascq soient assurées afin d'en faciliter l'accès. MA, STT.

18 novembre : Universités Lille 1, 2 et 3. Échanges avec les représentants des trois établissements afin de voir quelles sont nos priorités d'aménagement qui pourraient être portées par les élus des 3 universités dans le cadre de la fusion en cours (limiter la place de la voiture sur le campus Lille 1, assurer des connexions entre le site de Lille 2 à Ronchin et le CHR…). MA, STT.

18 novembre : Réunion de travail sur les projets de Villeneuve d'Ascq. Étude des franchissements cyclables du Boulevard du Breucq dans la continuité de l'av du Pont du Bois et du bd de Mons. Il convient de traiter non seulement le passage sous ouvrage mais aussi les connexions de part et d'autre avec les voiries environnantes. Le passage le long de l'av du Pont de Bois constitue le point dur n°15 du schéma cyclable métropolitain et permettra une liaison sécurisée avec la rue de Lille (réalisation attendue pour 2018). Le passage le long du bd de Mons constitue le point dur n°14 du schéma cyclable métropolitain et permettra une liaison sécurisée avec l'av de la Marque (réalisation attendue pour 2019). Rue Jean Jaurès : étude de requalification de la partie urbaine, entre la station de métro Jaurès et le Grand Boulevard. Rue des Fusillés, étude sur la réfection de la piste bidirectionnelle. Étude de l'insertion des cyclistes sur le nouveau giratoire qui sera réalisé à l'intersection des rues Trémière et des Fusillés. MA.

24 novembre : Copil sur le projet d'une voie verte de 5 km en parallèle du Canal de Seclin. Ce projet permettra de relier l'EuroVelo 5 et le Parc de la Deûle au centre de Seclin. Dans l'habitude de l'ENLM le revêtement sera en sable de Marquise sauf pour la section qui sera partagée avec les agriculteurs. Pour cette dernière est actée l'utilisation d'un béton. MA.

24 novembre : UT Lille Seclin. Dans le cadre de la création d'un shunt pour faciliter l'écoulement des flux motorisés, projet d'un aménagement permettant la cohabitation des piétons et cyclistes. MA, STT.

29 novembre : GTV Roubaix. Les DSC des rues de Sébastopol et du Mal de Lattre de Tassigny sont matérialisés. Dans le cadre du projet du quai du Sartel, étude d'un DSC sur la rue Gambetta. Le traitement de la traversée sur le boulevard de Colmar est discuté. Le bd Gambetta, entre le bd de Colmar et l'avenue des Nations Unis sera équipé de pistes à hauteur des trottoirs. Étude des projets de renforcement des bandes sur l'av Jean Jaurès et de pistes unidirectionnelles sur le bd de Douai. Étude des projets de DSC sur les rues Hospice, Coq Français et Jouffroy. Étude du projet de transformation des bandes en pistes sur l'av des Nations Unies L'analyse des aménagements cyclables sur le bd Leclerc sera réalisée en même temps que le projet de restructuration du pôle d'échanges Eurotéléport. Pour 2017, les priorités en étude seront : le réaménagement du quai du Sartel/quai de Lorient, l'étude du DSC de la rue du Collège ; le prolongement des bandes suggérées ou chaucidou, sur le bd de Mulhouse, entre la rue de Lannoy et la rue Pierre de Roubaix; l'étude de pistes unidirectionnelles sur trottoir sur le bod Gambetta ; l'étude de DSC sur les rues Blanchemaille et Saint-Maurice ; l'étude de bandes suggérées sur le bd de Lyon entre Lacordaire et la place du Travail. MA.

29 novembre : Hellemmes. Réunion sur site pour améliorer les franchissements des trottoirs traversants au carrefour Raspail-Salengro. Il est convenu de reprendre les aménagements pour réaliser un découvert de 2 cm maximum sur l'ensemble des traversées. MA.

12 décembre : UT Tourcoing Armentières. Réunion sur les projets de voirie de l'unité territoriale. Tourcoing : étude du projet de requalification du quai de Bordeaux dans le cadre du réaménagement de l'accès au lycée Gambetta ; rue Colbert, projet de zone 30 ; projet de bandes par le Département sur le bd Gambetta. Bondues : étude du projet cyclable sur l'av du Gal de Gaulle et réflexion sur la sécurisation du giratoire de la Croix Blanche. La Chapelle d'Armentières : projet de requalification de la Place de Birchington, l'ADAV demande l'intégration de bandes en continuité des aménagements existants de part et d'autre. Armentières : projet de pistes en remplacement des bandes sur le pont qui franchit les voies ferrées (ex rte Nationale qui relie la Chapelle d'Armentières). Demande d'étude d'un DSC à Deûlémont rue du Mal Foch. MA.

14 décembre : Échanges avec les services sur la planification de la programmation des aménagements à prioriser. MA, STT.

ANTENNE DE L'AVESNOIS

10 septembre : conférence à la médiathèque de Maubeuge sur les bienfaits du vélo. DDx.

13 septembre : entretien avec un journaliste de l'hebdomadaire La Sambre sur la voie ferrée abandonnée Maubeuge – Cousolre. DDx.

17 septembre : Stand et présentation du projet VVV Maubeuge – Cousolre lors de l'estaminet éphémère à Cousolre. DDx.

19 septembre : Séance de travail avec le chargé de mission du SCoT. DDx.

10 octobre : séance de travail à Fourmies sur le plan cyclable. DDx, MA, OL.

18 octobre : Avesnes-sur-Helpe. Séance de travail sur le Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public pour le territoire de Sambre-Avesnois. Il s'agissait de contribuer à l'élaboration du diagnostic territorial. DDx.

24 octobre : Pont-sur-Sambre. Séance de travail sur la VVV Stevenson (entre Maubeuge et Guise). DDx.

26 octobre : Journée sur l'accessibilité des personnes handicapées organisée par l'Agglo à Jeumont. DDx.

21 novembre : Repérage et réunion à Fourmies pour le plan cyclable. DDx, MA, OL.

1er décembre : Entretien concernant l'ambition vélotouristique de la CCPM. DDx.

9 décembre : Rencontre sur l'écomobilité à Fourmies (voir dans rubrique Crem).

22 décembre : Conférence à l'Université du Temps Libre de Maubeuge sur les bienfaits du vélo. DDx.

ANTENNE VALENCIENNOISE

Bellaing

18 septembre : participation aux Escapades, journée placée sous le signe du développement durable. Stand et marquage de vélos. AL, JCL, NL.

Condé sur Escaut

3 août : rencontre avec l'adjoint au maire pour évoquer les possibilités de développer des itinéraires loisirs à relier à la Voie Verte des Gueules Noires. Souhait de nous faire participer à un diagnostic cyclable de la ville. La commune a des atouts touristiques : l'étang Chabaud-Latour, l'Escaut et une forêt proche. Projet de partenariat avec la commune en cours de réflexion. AL, MA.

Raismes

7 octobre : Réunion de travail avec les services de la ville pour faire le point sur les projets à développer sur la commune. AL, MA.

Rombies

13 septembre : Rencontre avec le maire. Souhait d'une piste sur la RD50 reliant Jenlain. Pourrait être prolongée par la RD59 jusqu'à Quiévrechain et par la RD50A vers Quarouble. Ces aménagements, en partie repris au Plan Vélo du Département ne sont pas aujourd'hui reconnus comme prioritaires. Le maire a également évoqué le développement d'itinéraires balade à pied ou à vélo autour de sa commune. L'ADAV suit avec intérêt ces initiatives. AL, MA.

Valenciennes

21 septembre : Présentation du projet de rénovation des Bds Watteau et Pater. Bd Watteau restera à 2x2 voies, le stationnement payant. Cyclistes et piétons sont renvoyés sur un cheminement du mail central. Ce projet confine le cycliste dans un itinéraire loisir contraint et non ouvert sur les voies adjacentes. Proposition d'amégements latéraux, avec l'appui des représentants du SITURV, mais les représentants de la Ville et de l'Agglo ne pensent pas que nos remarques seront entendues. Bd Pater : les aménagements seront latéraux, la proposition devrait être modifiée suite à nos remarques. À l'autre extrémité, la place Poterne devrait être aussi redessinée rapidement pour apaiser cet espace inadapté aux modes actifs. AL, STT.

VALENCIENNES MÉTROPOLE

17 septembre : Val'en cycles, balade le matin et animations toujours plus nombreuses sur la journée, mais si nous avons eu du monde aux stands et sur les animations, nous constatons un léger recul sur la balade à vélo. Il est urgent de se relancer pour éviter un essoufflement. Nombreux bénévoles et salariés.

SITURV

3 octobre : CCSPL. Examen du rapport d'exploitation des transports urbains en 2015. Issu du rapport : vitesse commerciale du bus comprise entre 22,82 et 23,16 km/h, le tram plafonne à 22,96 km/h. AL.

Centre ressource en écomobilité - Crem

30 août : GT « Boîte à outils pour la mise en place de PDES » : travail sur des questionnaires-type à destination des élèves, tableau comparatif des applications mobiles pour les conduites partagées. JV, JP.

1er septembre : Réunion bilan du 1er challenge de l'écomobilité scolaire avec les partenaires financiers. JP, STT.

2 septembre : Rencontre avec des médiateurs de l'association Citéo intervenant dans les collèges de la région pour imaginer des collaborations futures. JP, JV, STT.

8 septembre : Atelier mobilité animé par Transdev dans le cadre de sa candidature à la nouvelle délégation de service public de Transpole. STT.

14 septembre : Participation aux itinéraires du développement durable organisé à Dourges par le CERDD sur le thème « transports et mobilité ». JP.

16 septembre : Rencontre avec Béatrice Terdjan des Jantes du Nord pour préparer des interventions communes lors des prochaines formations d'animateurs organisées avec la MEL. JP, JV.

3 octobre : Rencontre avec le chargé de mission Plan Climat d'Artois Comm pour faire le point sur l'actualité de la mobilité sur le territoire et envisager les partenariats possibles, dont l'organisation d'une rencontre locale dédiée à l'écomobilité. JP, STT.

4 octobre : Formation d'animateurs sur la thématique « animer un cycle d'apprentissage du vélo et de la mobilité auprès d'élèves de CM2 » à la Maison de l'Environnement de Dunkerque. JP, JV.

4 octobre : Communs de la mobilité. Présentation du projet porté par la Fabrique des mobilités soutenu par l'ADEME nationale. Réflexion sur ce qui peut être mutualisé afin de limiter la propriété individuelle des biens de consommation. Privilégier une approche horizontale et transparente des problématiques afin d'apporter des solutions collectives et partagées. STT.

14 octobre : DREAL Hauts-de-France. Réunion pour définir les contours d'une convention de partenariat pour un accompagnement par le CREM et ses acteurs-relais de la réglementation liée aux PDES dans les collèges et lycées du Nord et du Pas-de-Calais. JP, STT.

21 octobre : Participation à une rencontre de la ComUE sur les actions pour développer l'écomobilité dans les universités de la région. MA, JP.

Entre octobre et décembre : plusieurs rencontres avec le Parc Naturel Régional de l'Avesnois en vue de prendre part à un projet expérimental pour accompagner les habitants et salariés d'une commune de l'Avesnois, Anor, sur 18 mois et les amener à découvrir, tester, voire adopter d'autres modes déplacements quotidiens. Cette expérimentation sera basée sur l'exploitation des données de consommation des voitures des participants recueillies par un boitier connecté. MA, JP.

4 novembre : Participation à une restitution des travaux de l'observatoire des transports en commun piloté par la DREAL Hauts-de-France. JP.

4 novembre : Observatoire Climat du Cerdd. Comité partenarial : présentation des dernières évolutions de la plateforme. STT.

15 novembre : Rencontre régionale organisée par le CREM en mairie de Lille sur la thématique pédibus / vélobus et autres actions en faveur de l'écomobilité scolaire, suivie d'une découverte d'outils pédagogiques sur la thématique de la santé et l'activité physique. JP.

17 novembre : Intervention auprès de référents éducation au développement durable et inspecteurs de l'éducation nationale du 1er degré pour évoquer les enjeux de l'écomobilité scolaire et les actions pouvant être mises en place. Rencontre organisée par la DREAL Hauts-de-France. JP.

22 novembre : Rencontre de l'association En Savoir Plus qui anime le réseau picard pour l'écomobilité scolaire. L'objectif était de mieux connaître nos actions respectives et de travailler sur une proposition de travail en commun à l'échelle de la nouvelle région Hauts-de-France. MA, JP.

29 novembre : participation à une rencontre du réseau picard pour l'écomobilité scolaire à Noyon. Présentation du challenge de l'écomobilité scolaire en vue de l'étendre aux Hauts-de-France en 2017. JP.

1er décembre : Intervention sur la thématique « bougeons autrement » à l'ADMR de Saint-Pol-sur-Ternoise. JP.

9 décembre : Co-organisation d'une rencontre territoriale autour des enjeux liés à la mobilité sur le territoire de l'Avesnois. Organisé à Fourmies avec l'Agence d'Urbanisme Sambre-Avesnois et le Parc Naturel Régional de l'Avesnois. DDx, MA, JP, YP.

13 décembre : CoPil Crem avec les partenaires financiers et techniques. JP, STT, YP.

18 novembre : DREAL. GT Communication du PPA. Travail en ateliers pour prioriser des modes d'actions afin de sensibiliser le public aux nouvelles mesures liées au PPA. STT.

SMIRT

6 septembre : Participation au comité technique de la Fabrique des Initiatives Locales de Petite-Synthe à Dunkerque, en vue de présenter la carte de cyclabilité aux habitants. MV.

7 septembre : Présentation de la carte de cyclabilité lors du forum « demain » organisé à la faculté de médecine Lille 2. MV.

15 septembre : Présentation de la carte de cyclabilité lors de la journée d'accueil des nouveaux étudiants à Lille. MV.

16 septembre : Participation au comité de pilotage de la Fabrique des Initiatives Locales de Rosendaël à Dunkerque, en vue de présenter la carte de cyclabilité aux habitants. MV.

17 septembre : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à la médiathèque de Roubaix. MV.

17 septembre : présentation de la carte de cyclabilité à lors de l'événement « Val'en cycles », à Valenciennes. MV.

18 septembre : Présentation de la carte de cyclabilité lors du salon du vélo de Grande-Synthe. MV.

20 septembre : Présentation de la carte de cyclabilité au personnel de la ville de Lille. MV.

29 septembre : Rencontre du vice-président de

l'ULCO de Dunkerque, pour présenter les actions de l'ADAV et la carte de cyclabilité. MV, JV, OC.

4 octobre : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à Ronchin, organisé par la ville. MV.

8 octobre : Balade et atelier cyclabilité avec la maison de quartier de la Timonerie à Dunkerque. MV.

13 octobre : Présentation de la carte de cyclabilité à la maison folie Moulin à Lille, dans le cadre de l'événement Maker Faire. MV.

15 octobre : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à l'OMJC de Villeneuve d'Ascq. MV.

18 octobre : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à la Halle aux Sucres de Dunkerque. MV.

20 octobre : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité aux Mains dans le Guidon à Lille. MV.

5 et 6 novembre : Présentation de la carte de cyclabilité lors de l'événement Maker Faire au tripostal de Lille. MV, KD, YL.

15 novembre : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à la Halle aux Sucres de Dunkerque. MV.

22 novembre : Rencontre des bibliothèques de la Communauté Urbaine de Dunkerque, afin d'organiser des ateliers de cyclabilité. MV.

25 novembre : Point d'étape de la mission de cartographie avec le SMIRT. MA, MV.

25 novembre : Participation à la réunion des communs de la mobilité, organisé au CEREMA. MV.

29 novembre : Présentation de la carte de cyclabilité aux habitants de Rosendaël, lors de la Fabrique des Initiatives Locales.

6 décembre : Participation à l'encadrement de l'atelier « Do it Yourself » Crowdsourcing urbain et participation citoyenne numérique à Paris, organisé par l'IDDRI (Institut du développement durable et des relations internationales).

13 décembre : Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité à la Halle aux Sucres de Dunkerque. MV.

DÉPARTEMENT DU NORD

28 septembre : Rencontre avec les services pour faire le point sur notre partenariat. MA. JP.

15 novembre : Présentation par les services des réflexions en cours pour la réalisation d'un aménagement cyclable sur la RD 916a entre Rexpoëde et Oost-Cappel. Plusieurs scénarios sont retenus : bande, piste cyclable ou CVCB. Le financement étant en partie supporté par les communes depuis les nouvelles directives du Département, son coût sera déterminant. STT.

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

16 septembre : Animation de séances de remise en selle avec VAE auprès d'agents du Département à Arras puis Bapaume. MA.

19 septembre : Animation de séances de remises en selle avec Vélos à Assistance Électrique auprès d'agents du département à Hardelot et Étaples. JP.

21 novembre : Intervention au collège François-Mitterand d'Arras auprès des élèves cyclistes ainsi que des délégués de classes : séance théorique sur le thème « je roule à vélo en toute sécurité » puis exercices de maniabilité. JP.

27 septembre : CoTech étude 3 km autour des collèges de Le Portel et d'Outreau. Passage en revue de tous les aménagements préconisés par le BE. Nous faisons des propositions d'amélioration concernant notamment les traversées et la cohabitation piétons/cyclistes sur certaines zones contraintes. STT.

20 octobre : MDAD du Ternois . Étude du diagnostic d'accessibilité à vélo des collèges de Frévent et d'Auxi le Château. MA.

16 novembre : Collège d'Hucqueliers, étude des cheminements des collégiens sur 3 km autour du collège. MA.

21 novembre : CoPil étude 3 km autour du collège d'Auxi-le-Château. Le collège dispose d'un parking vélos de 40 places. En raison de l'aspect très dense des rues de desserte de l'établissement, les propositions du BE consistent en des DSC, des créations de zones 30, du jalonnement cyclable et le marquage de pictogrammes vélo, pour lesquels nous insistons sur un positionnement au centre de la chaussée. Le maire semble très favorable à une meilleure prise en compte du vélo dans sa commune. STT.

28 novembre : CoPil étude 3 km autour des collèges de Le Portel et d'Outreau. Présentation de 6 itinéraires identifiés par le BE aux élus des villes et conseillers départementaux concernés. STT.

28 novembre : Copil étude 3 km autour du collège de Frévent. Le maire se montre peu enthousiaste pour les propositions issues du Département, de l'ADAV et du bureau d'étude missionné… MA.

6 décembre : intervention au collège Germinal de Biache-Saint-Vaast auprès des élèves cyclistes. JP, JV.

DIVERS

ADAV

5 septembre : Préparation de la rencontre régionale des correspondants locaux et représentants d'antenne. MA, STT, YL.

9 septembre : Rencontre régionale des correspondants locaux et représentants d'antenne. Point sur la concertation efficace qui a permis d'inscrire de nombreuses demandes de l'ADAV au schéma directeur cyclable de la MEL ; Véloroutes et voies vertes, valorisation nécessaire pour une meilleure appropriation par les élus ; Région, actualités des différentes antennes et besoins.

8 septembre : Réunion de préparation de la Rue aux enfants organisée par les Potes en Ciel dans le quartier de Lille-Fives. JP, HL, MD, YL .

26 et 29 septembre, 5 octobre : Rencontres de salariés de l'Université Catholique de Lille pour répondre à leurs questions sur la pratique du vélo au quotidien, lever leurs appréhensions, évoquer les équipements, les itinéraires. Ces rencontres s'inscrivent dans le projet CoPilot : permettre aux salariés de bénéficier d'un suivi personnalisé pour revoir leurs modes de déplacements entre le domicile et le travail. JP.

9 octobre : Animation d'exercices de maniabilité et stand d'information dans le cadre de la Rue aux enfants organisée par les Potes en Ciel. HL, MD, YL.

11 octobre : Accompagnement d'une salariée de l'Université Catholique de Lille entre son domicile et le travail. Ce coaching personnalisé est proposé dans le cadre de l'opération CoPilOT. JP.

15 octobre : droitauvelo.org Point sur les dernières modifications apportées au site et présentation des nouvelles fonctionnalités, notamment liées à la maintenance, assurée par un nouveau prestataire. CG, GW, MA, MV, STT.

9 novembre : Échanges avec un animateur de l'association AREAS qui souhaite développer des actions autour de la mobilité et de la sécurité à vélo avec un groupe de gens du voyage. JP.

10 novembre : Entretien avec une étudiante de l'IEP qui réalise une fiche « métier » sur la fonction de chargé de concertation dans le cadre de sa dernière année d'études. STT.

25 novembre : rencontre avec une animatrice de CITEO qui souhaite développer des actions de vélo-éducation au sein collège Boris-Vian à Lille-Fives. JP.

26 novembre : Première commission Vélotourisme.

1er décembre : vélo-école adultes. Point sur le fonctionnement actuel avec les bénévoles référents. Définition de parcours facilitant l'assimilation par les élèves de la pratique du vélo en situation réelle. 3 parcours allant crescendo sont identifiés. EP, MA, MD, STT.

10 décembre : Douai, participation de l'ADAV à l'AG de notre association sœur Droit d'vélo. MA, YP.

APF – Association des Paralysés de France

27 octobre : réunion avec des représentants bénévoles de l'association pour voir quelles actions pourraient être menées collectivement : manifestactions en faveur du respect des aménagements piétons et cyclables ; participation à nos événements de type Fête du vélo ; balades ; affichage (partenariats). STT.

Axe culture

24 novembre : Réunion de ce laboratoire d'idées visant à décloisonner les réflexions portant sur l'urbanisme (habitat, mobilité, commerces…). Préparation d'un atelier citoyen portant sur la requalification de la place du Mal Leclerc à Lille. STT.

FUB - Fédération des Usagers de la Bicyclette

13 octobre : Accueil du président de la FUB et rencontre avec le CA de l'ADAV.

14 octobre : FUB journée d'étude sur la cyclabilité.

15 novembre : Participation à la réunion d'information sur le projet ALVEOLE (Apprentissage et Local VÉlo pour Offrir une Liberté de mobilité Économe en énergie) organisée par la FUB, Paris. JV.

19 novembre : Comité directeur de la FUB. MA.

22 au 25 novembre : Participation à la formation Initiateur Mobilité Vélo organisée par l'association Vélo cité et la FUB, Bordeaux. JV.

Cerema

27 septembre : Participation à la matinée Maintenir l'accessibilité en phase chantier. Focus sur les cheminements piétons à privilégier. Présentation d'un dispositif sonore permettant aux non-voyants de bénéficier d'informations sur la situation rencontrée. Nous rappelons qu'il est également important de prévoir des solutions acceptables pour le vélo, souvent oublié lors des interventions de voirie. STT.

Police Nationale

15 décembre : commissariat central de Lille. Échanges autour d'un projet de convention visant à céder à l'ADAV les vélos récupérés dans le cadre d'affaires judiciaires et dont les propriétaires ne peuvent être identifiés. Parallèlement, demande de données chiffrées sur les vols de vélos déclarés, le nombre de vélos marqués Bicycode, et proposition de sensibiliser les agents aux bons comportements par la diffusion de nos fiches-conseils. STT.

POUR CES ACTIVITÉS, L'ASSOCIATION RECHERCHE SOUVENT DES BÉNÉVOLES.

Les ateliers vélo dans la région :
· à Arras
· à Béthune avec Cyclocampus
· à Douai avec Droit d'vélo
· à Dunkerque
· à Lille avec les Jantes du Nord,
· à Saint-Omer
· àValenciennes avec Pharmacyclo

Pour connaître les horaires et jours d'ouverture : droitauvelo.org

Derniers vendredis du mois à Lille
Masse critique

Samedi 4 février à Lille
2nde commission Vélotourisme

Samedi 18 mars à Lille
assemblée générale

Samedi 29 avril à Villeneuve d'Ascq
lancement du Challenge européen du vélo

Du 1er au 31 mai dans la MEL
Challenge européen du vélo

Samedi 13 mai à Arras
Fête du vélo

Samedi 20 mai à Lille
Fête du vélo

Du 29 mai au 2 juin dans la région
Challenge de l'écomobilité scolaire

Samedi 3 juin à Fourmies
Fête du vélo

Samedi 3 juin à Saint-Omer
Fête du vélo

l'heur vélo Journal dérailleur

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 Ciofolo et Sébastien Torro-Tokodi
Illustration : couverture de Laurent Libessart
Relecteurs : Hervé de Cagny.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Justin B., Anne Baudet, Anne Betting, Olivier Cohen, Damien Dekeister, Dominique Delcroix, Michel Demasure, Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Kevin Drouault, Patrick Eillum, Hervé Lamoureux, Gilles Laurent, Alain Legrand, Olivier Leman, François Loiseau, Bruno Macke, Yannick Paillard, Jean-François Paré, Petit PY, Judicaël Potonnec, 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 : 2 200 ex.

ÉDITION SPÉCIALE
PLAN DE CIRCULATION LILLOIS

Afin de mieux apprécier le ressenti que de nombreux cyclistes avaient depuis la mise en place du nouveau plan de circulation en vigueur à Lille depuis fin août 2016, nous avons souhaité faire un focus sur les relevés concernant les comptages du centre et des villes voisines. Le constat est sans appel.

À vous de juger…

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

> indice semestriel d'usage du vélo <

ADAV droit au vélo — Cerema

Étude Cerema des données de comptage par les bénévoles de l'ADAV sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

Évolution annuelle du nombre de cyclistes
entre Semestre 2-2015 et Semestre 2-2016

+ 42 % ↗

calculé avec 11 lignes de comptage ayant des données consolidées et comparables entre le S2-2015 et S2-2016

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

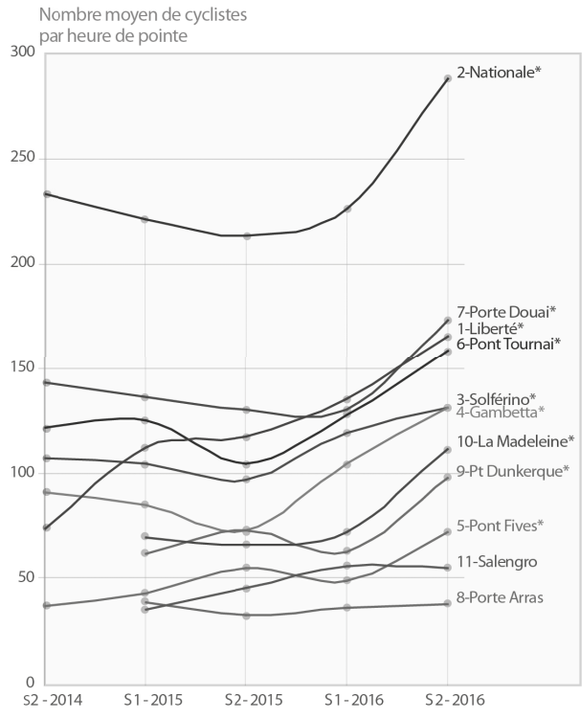
Semestre 2-2015 **91 cyclistes/h** ↗ Semestre 2-2016 **129 cyclistes/h**

en moyenne pour les 11 lignes de comptage

↗ ***Semestre record** en nombre de cyclistes/h **pour 9 lignes de comptage sur 11** depuis la mise en place des comptages Adav

Données lignes de comptage
sur 11 lignes de comptage autour de Lille
avec des données consolidées
(moyenne avec au moins 3 relevés dans le semestre)

	Nombre de cyclistes par heure en moyenne S2-2016	S2-2015	évolution	
1- Liberté	**158**	104	+ 52 %	↗↗↗
2- Nationale	**288**	213	+ 35 %	↗↗
3- Solférino	**131**	96	+ 36 %	↗↗
4- Gambetta	**131**	72	+ 82 %	↗↗↗
5- Pont Fives	**71**	54	+ 31 %	↗↗
6- Pont Tournai	**165**	117	+ 33 %	↗↗
7- Porte Douai	**173**	130	+ 33 %	↗↗
8- Porte Arras	**37**	32	+ 16 %	↗
9- Pont Dunkerque	**97**	72	+ 35 %	↗↗
10- La Madeleine	**111**	65	+ 71 %	↗↗↗
11- Salengro	**54**	45	+ 20 %	↗



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

Nos partenaires

Région Hauts-de-France · SMIRT · ADEME · Préfet de la Région Hauts-de-France · Nord le Département · Pas-de-Calais Le Département · MEL · Métropole Européenne de Lille · Dunkerque Grand Littoral · Arras · CASO Communauté Agglomération Saint-Omer · Villeneuve d'Ascq · Fourmies · Hazebrouck