



NOUVELLE RUBRIQUE

DANS LES MÉDIAS

ÉDITO......P2
DOSSIERP2-5

Pour une prise en compte du vélo en dehors des villes-centres

Entre ville et campagne

LE VÉLO AILLEURS . . P 6-8

Vive les vacances à vélo

IKV en Belgique : complément d'info

Chez nos amis européens, pédaler c'est naturel...

Une tentative de remède aux embouteillages : les voies cyclables express flamandes

EN RÉGION / ÉVÉNEMENTS P9-11

Les jeunes Lommois se mobilisent pour les déplacements à vélo.

Pauline Eblagon : bientôt correspondante locale à Saint-Omer

Challenge de l'écomobilité scolaire, 109 classes participantes pour la seconde édition

Broc d'Arras

DIVERS P12-15

L'ADAV Y ÉTAIT . P17-23

Dans les antennes

Dans les institutions

ÉVÉNEMENT.....P24





ÉDITO

Le 23 juin dernier, j'avais l'honneur d'introduire, avec le président de la CAPSO (Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer), un séminaire intitulé « *La place du vélo dans les villes moyennes* ». Preuve que le vélo est transversal, les échanges ont porté sur des questions aussi diverses que l'urbanisme, le commerce de proximité, la santé, le cadre de vie ou le développement touristique...

L'existence de ce séminaire est le reflet d'une évolution que nous ressentons depuis quelques années. En effet, comme dans toutes les régions de France, la reprise des politiques cyclables a surtout été effective dans les grandes villes. Droit au vélo a ainsi d'abord existé à Lille puis s'est étendu à l'ensemble de la métropole lilloise avant que d'autres agglomérations des Hauts-de-France (Dunkerque, Arras...) s'engagent sur une politique cyclable à travers la signature d'un partenariat. Puis sont arrivées des communautés d'agglomérations comme la CAPSO (environ 100000 hab répartis sur 53 communes) ou des villes comme Fourmies (12000 hab), Hazebrouck (22000 hab) ou Ronchin (19000 hab). Depuis ce séminaire, j'ai aussi eu le plaisir de signer de nouvelles conventions avec Saint-Laurent Blangy (7000 hab) ou Bailleul (14000 hab).

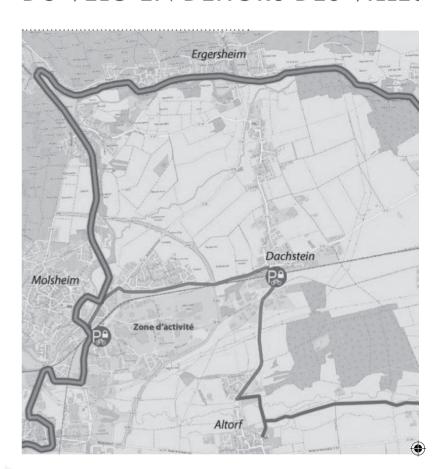
Ces partenariats sont le reflet de la volonté de ces villes d'augmenter la part des modes de déplacements actifs à travers la mise en place d'aménagements cyclables et la sensibilisation de la population. Les objectifs sont multiples : préserver ou retrouver une vitalité dans la ville, permettre à la population de relier à vélo ou à pied les villes entre elles, améliorer la santé de la population, réduire le nombre de voitures qui saturent les centres-villes, préserver l'environnement, améliorer la sécurité...

Les oppositions sont nombreuses : certains n'imaginent même pas qu'on puisse se déplacer autrement qu'en voiture, qu'on puisse faire des courses dans un commerce de proximité plutôt que dans un hypermarché à l'extérieur de la ville ou aller au cinéma dans sa ville (quand il existe encore) plutôt que dans un gros complexe à 30 km ! Certains commerçants pensent encore qu'il est possible de prospérer en transformant le centre-ville en parking géant. Les études montrent que les clients préfèrent avant tout un centre-ville apaisé à un « centre-ville parking ». En outre, avec le développement du vélo à assistance électrique, il est maintenant facile de se rendre à vélo au travail à 10 km ou 15 km si des aménagements adaptés existent.

Malgré ces résistances, la volonté de certaines municipalités est là. De gros efforts restent à faire pour que les habitants laissent leur voiture au garage pour retrouver le plaisir de se promener, se rendre à l'école ou faire des courses dans leur ville mais nous sommes en bonne voie. Le mouvement va continuer : Droit au vélo est en discussion avec d'autres villes moyennes ou agglomérations. Nous espérons ainsi signer prochainement de nouveaux partenariats avec d'autres communes pour les accompagner dans l'évolution de la mobilité des habitants.

Yannick PAILLARD Président

POUR UNE PRISE EN COMPTE DU VÉLO EN DEHORS DES VILLES



Si la pratique du vélo se développe dans la majorité des villes-centres, elle tend malheureusement à se dégrader en périphérie, dans les petits bourgs et plus globalement en milieu rural.

Ces territoires sont souvent ceux de la voiture reine et il est souvent difficile de s'y déplacer à vélo en semaine, alors que paradoxalement des cyclistes, souvent sportifs et en groupe, les envahissent le dimanche.

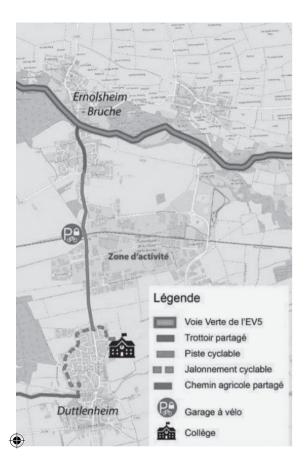
De ruraux, les habitants de ces secteurs sont devenus rurbains, avec des flux de déplacements en constante augmentation vers la ville-centre, sur des distances qui apparaissent souvent impossibles à réaliser à vélo.

L'axe principal qui dessert ces territoires est souvent saturé aux heures de pointe en semaine. En l'absence d'aménagement cyclable, très peu de cyclistes prennent le risque de s'y aventurer, et l'étroitesse de la chaussée ne permet souvent pas la réalisation d'aménagements cyclables en plus des trottoirs et du stationnement, du moins si l'on respecte les recommandations en la matière. La seule réalisation d'une zone 30 dans la traversée d'un village qui reste sur le tracé d'une route structurante est souvent insuffisante pour sécuriser les déplacements des modes actifs.



DOSSIER - ENTRE VILLE ET CAMPAGNE

.LES-CENTRES



Par effet boule de neige, les déplacements à pied et à vélo deviennent quasi inexistants tant il est «facile» de stationner en l'absence de contrainte...

Promouvoir le vélo sur ces territoires n'est donc pas facile mais des solutions existent bel et bien.

Lors du séminaire « La place du vélo dans les villes moyennes » qui s'est tenu le vendredi 23 juin dernier à Saint-Omer, l'ADAV, avec l'association des Départements et Régions Cyclables, a présenté la politique mise en œuvre autour de Molsheim, petite ville de moins de 10 000 habitants située à 26 kilomètres à l'ouest de Strasbourg.

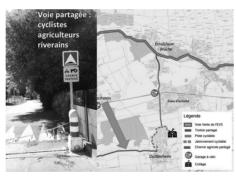
La Communauté de communes de la région de Molsheim-Mutzig (40 000 hab pour 18 communes) a su développer un véritable réseau cyclable articulé autour de la véloroute qui longe le canal de la Bruche, support de

l'EuroVelo n°5, et qui permet de rejoindre directement Strasbourg à vélo (20 km depuis la sortie de Molsheim).

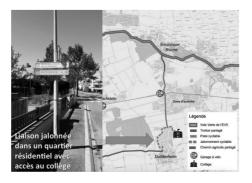
Les aménagements sont adaptés à la configuration du territoire et dérogent aux normes habituelles.

Cyclistes et piétons sont souvent invités à cohabiter sur un même espace en dehors de la circulation automobile, et chaque village est facilement accessible à pied ou à vélo, ainsi que les gares, les collèges ou les zones d'activités économiques.

Sur la carte qui illustre l'article, on peut ainsi voir un chemin agricole qui a été macadamisé et où n'est autorisée que la circulation des piétons, cyclistes et agriculteurs. Il permet de relier les villages d'Altorf à Duttlenheim en toute sécurité en évitant le passage par une route départementale au trafic important.

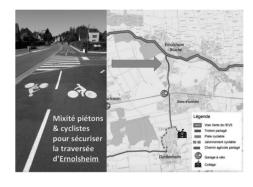


À la sortie du chemin mixte agriculteurs/piétons/cyclistes, un jalonnement directionnel guide le cycliste à travers un lotissement où des connexions piétonnes et cyclistes ont été réalisées pour relier différentes impasses et permettre l'accès au collège et à la piste cyclable qui dessert la gare et la zone d'activités.



La traversée d'Ernolsheim a quant à elle été requalifiée pour assurer une continuité en site propre entre la piste cyclable et l'EuroVelo 5 (voie verte) qui longe le canal de la Bruche. Le choix a été d'y élargir un des trottoirs pour y permettre une circulation bidirectionnelle des cyclistes sur un espace en cohabitation avec les piétons...

Le chemin partagé avec les agriculteurs, le jalonnement à travers une zone résidentielle et le trottoir élargi pour offrir une cohabitation avec les piétons sont reliés entre eux par des pistes cyclables qui permettent ainsi d'offrir une continuité.



L'exemple de ce territoire montre qu'il est possible d'articuler un réseau cyclable utilitaire et touristique. La population s'est appropriée ces aménagements comme en témoignent les abris à vélos remplis des gares de Dachstein, Duttlenheim et Molsheim (près de 300 places, toutes utilisées!) ou le nombre important de collégiens se déplaçant à vélo. Il montre aussi la nécessité de sécuriser les déplacements des cyclistes en permettant des mixités entre les cycles et les agriculteurs ou entre les cycles et les piétons en dérogeant aux outils « offerts » par le code de la route et en faisant preuve de pragmatisme... le trottoir cyclable d'Ernolsheim ne répond ainsi à aucun aménagement « légal », mais la cohabitation s'y passe bien.

Michel ANCEAU



VÉLOROUTE

 \approx

Une véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, et qui doit être sécurisé, linéaire, continu et jalonné. L'itinéraire doit relier les régions entre elles et permettre de traverser les villes dans de bonnes conditions. Il utilise de préférence des voies vertes et des petites routes tranquilles de moins de 1 000 véhicules par jour mais aussi des aménagements spécifiques de type bandes ou pistes cyclables. Il doit être adapté à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. À cet effet, la déclivité sera dans la mesure du possible fortement limitée, de l'ordre de 3%, L'itinéraire ne doit pas être interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations, et bénéficier d'une signalétique directionnelle.

Il y a parfois confusion entre véloroute et autoroute à vélo, dont la définition technique est « réseau express vélo ». Un réseau express vélo est une sorte de super piste cyclable qui doit permettre d'accueillir un grand nombre de cyclistes pour les déplacements domicile-travail en assurant un haut niveau de service (limitation des intersections, régime prioritaire spécifique aux feux...)

EUROVELO

 \approx

EuroVelo est le réseau des itinéraires cyclables européens, un réseau de 15 routes longuedistance qui traversent le continent dans sa totalité. Les routes EuroVelo peuvent aussi bien être utilisées par des touristes pour des voyages longue-distance que par des habitants locaux pour leurs déplacements quotidiens.

Michel ANCEAU

MOBILITÉS ET RURALITÉS... POINT DE VUE D'UN URBANISTE.



On a souvent tendance à opposer la ville et la campagne : c'est une erreur dans laquelle à la fois les habitants, les décideurs et les professionnels s'engouffrent fréquemment.

C'est bien sûr une erreur car l'une ne peut vivre sans l'autre. Depuis ses origines, la ville s'est nourrie, au sens propre, de la campagne. De son côté, la campagne a eu besoin de la ville pour y trouver les produits, les ressources et l'écoulement de ses productions. De nos jours, on assiste à une renaturation des villes, et, à l'inverse, les campagnes se peuplent d'urbains qui importent leurs exigences et leurs modes de vie. J'y reviendrai un jour dans ces colonnes.

« La ville est invivable à cause de la voiture. La campagne est invivable sans la voiture ». Cet adage reste vrai : chacun aspire à des villes calmes, sûres, apaisées, pédestres, cyclables et hors la ville, la dépendance à l'automobile est permanente.

Car, à partir des années 70, le péri-urbain s'est étalé de plus en plus loin, dopé par le fractionnement administratif de la France, par le développement des infrastructures et la démocratisation de la voiture. Dans les bourgades et les villages, l'urbanisme a fait la même erreur : celui d'un étalement rural. Des lotissements se sont bâtis en plein champ, à la recherche de calme et d'un « soi-disant nature ». Chacun a alors constaté la fermeture des cafés,



:



des petits commerces, des services. Mais qui peut faire son bénéfice quand les villages perdent leur cœur, leur centralité et la nécessaire cohésion qui leur donne une âme?

Le point qui me soucie le plus est ainsi celui de la mobilité dans ces zones rurales. Quand ie les observe. je constate qu'elles sont le parent pauvre des aménagements en matière de déplacement. Il est très rare d'y trouver des pistes cyclables. Traversées le plus souvent par des routes départementales, les villages sont le règne de la bagnole. Et l'étalement qu'ils ont subi renforce cet domination. Les habitants des lotissements prennent le plus souvent la voiture pour aller chercher la baguette, conduire les enfants à l'école primaire, poster une lettre... et c'est la bagnole 20 fois par jour avec le cortège de pollution, de consommation et de stress qui s'ensuit.

Au-delà de ce constat, y a-t-il des solutions ? Oui bien sûr ! Au moins trois :

1. CRÉER PARTOUT DES CHEMINEMENTS DOUX INTRACOMMUNAUX.

Imaginons une bourgade où il est simple et direct d'aller à pied et compliqué d'aller en voiture... Des maires l'ont décidé : je pense, par exemple, aux communes du périurbain de Rennes. Le transfert voiture/vélo et piéton s'est fait très vite et très naturellement. Le pédibus est devenu le mode normal de déplacement des écoliers, en toute sécurité car au cœur des habitations. La promenade du dimanche aprèsmidi devient alors un moment de rencontre paisible. Un autre mode d'habiter et de vivre se met en place.

2. LIBÉRER LES TROTTOIRS ET LES RENDRE AUX PIÉTONS.

Là il y a du boulot, car depuis très longtemps, le Français considère que devant chez lui, c'est chez lui : « son trottoir » où il peut mettre « sa voiture ». « Tant pis pour les piétons, ils passeront sur la route » : insupportable ! La loi de 2005 sur l'accessibilité et l'article R417-10 interdisent ces pratiques détestables et dangereuses. Il faut redonner aux maires une vraie culture de l'espace public car, on le sait bien, sa privatisation et sa confiscation sont un risque permanent. Quel parent acceptera en effet de laisser partir ses enfants à pied à l'école si l'impossibilité d'utiliser le trottoir oblige à marcher sur la route ?

3. ÊTRE NOVATEUR DANS LES MOBILITÉS RURAL/URBAIN.

Sur ce sujet, compte tenu de la non rentabilité des transports publics tels qu'ils s'entendent en zone urbaine, il faut explorer des solutions originales pour les déplacements domicile-travail. Le gisement le plus prometteur est dans la systématisation du covoiturage. La plupart des véhicules rejoignant ou quittant les bassins d'emploi sont encore, pour la plupart, mono-passager. Le covoiturage pourrait être complété par un « autostop organisé en

transport » (AOT), forme la plus souple du transport en commun : un abri judicieusement disposé, permettant un arrêt temporaire sûr, attractif, éclairé, avec affichage associatif, pourrait permettre à des voyageurs - occasionnels ou pendulaires - de solliciter des conducteurs de passage. Des territoires ont mis ainsi en place, pour le plus grand bonheur des usagers, le REZO POUCE.

Mais bien sûr, à l'échelle intercommunale, les collectivités doivent faciliter la mobilité douce entre les bourgs périphériques et la villecentre : 10 à 20 km en VAE pour se rendre au travail en traversant la campagne : quel bonheur...!

Pour l'intra-intercommunal enfin, seul un Transport à la Demande organisé à l'échelle locale par l'intercommunalité me paraît être une solution viable et pérenne. Car il restera une majorité de personnes ne pouvant – pour des raisons d'âge ou de santé – utiliser les modes doux.

Philippe DRUON, urbaniste Président du CPIE Villes de l'Artois





LE VÉLO AILLEURS

VIVE LES VACANCES... À VÉLO!

J'ai réalisé mes premières vacances à vélo cet été, en compagnie de deux amis. 765 km dans le sudouest en traversant 6 départements.

Je conseille à tout le monde ce type de vacances, en voici quelques raisons (outre les avantages bien connus du vélo, écologique, économique, etc.) :

- la vitesse du vélo est idéale pour découvrir et apprécier les paysages. À 360° qui plus est ;
- les véloroutes aménagées et bien balisées nous mènent bien souvent dans des endroits superbes inaccessibles en voiture ;
- on croise de nombreux autres vacanciers du même type (on les reconnaît aux grosses sacoches accrochées à leur vélo), avec lesquels on peut facilement sympathiser, la prise de contact étant toute trouvée;
- les vacances à vélo sont accessibles à tous, pour preuve nous avons croisé des familles avec enfants, ainsi que des retraités, seuls ou en couple. Toute personne en bonne santé peut sans problème effectuer 60 km par jour : à la très modeste vitesse de 15 km/h

ils sont atteints en roulant 2 heures le matin et 2 heures l'après-midi ;

- rouler tous les jours ça finit par creuser l'appétit, et on peut vraiment se faire plaisir en se délectant des produits locaux, en sachant qu'ils seront vite éliminés (et Dieu sait si la France est riche d'une formidable gastronomie en chacun de ses territoires);
- à vélo on peut s'arrêter où l'on veut et dès qu'on le veut pour une pause casse-croûte, pour une sieste, pour admirer le paysage, pour une visite, pour discuter, etc. Enfin c'est quand même beaucoup plus facile qu'avec une voiture, qu'il faut bien garer quelque part en attendant!
- à la fin du périple on se sent fier d'avoir réussi la performance. Et accessoirement on fait l'admiration des collègues et proches que l'on retrouve au retour;
- sans doute d'autres arguments à ajouter, mais voilà ceux qui me viennent à l'esprit à l'instant où j'écris!

Samuel L.

L'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO EN BELGIQUE : COMPLÉMENT D'INFORMATION

L'Heurovélo est lu en Belgique néerlandophone. Vous n'y croyez pas ? En voici une preuve.

En parcourant le numéro de janvier, Stefaan Vermeire est tombé sur l'article consacré à l'indemnité kilométrique vélo en Belgique. Via un mail, il a tenu à apporter une précision de taille sur le sujet : si en Belgique, la loi n'impose pas le paiement de l'IKV, celle-ci a néanmoins été inscrite dans une majorité de conventions collectives (39 sur 59) : de simple faveur accordée par l'employeur, l'IKV est officiellement devenue dans les années 2009-2011 un droit pour beaucoup de salariés.

M. Vermeire nous a également expédié un exemple de convention collective, celle de l'industrie alimentaire, qui précise en fonction de la distance parcourue par le salarié le montant exact de son indemnité. Enfin, depuis janvier 2017, l'IKV est passée de 0,22 € à 0,23 € versé par km.

Merci encore à M. Vermeire pour sa lecture attentive et ce complément d'information dont on espère qu'il inspirera employeurs français, privés... et publics!

Jean-François PARÉ



l'heur Ovél ON ° 85 www.droitauvelo.org



CHEZ NOS AMIS EUROPÉENS, PÉDALER C'EST NATUREL...

Quiconque randonne à vélo sait bien que le voyage, c'est le trajet. Comme le but est d'éviter au maximum les voitures en traversant des paysages champêtres, on finit par repérer le bon et le moins bon quand il s'agit de pédaler hors des villes.

Du très bon, on en trouve direction Nord aux Pays-Bas qui mérite sa réputation pour la qualité de son réseau cyclable partout. Dans une moindre mesure, on en trouve aussi en Allemagne ou au Danemark. Quel enseignement tirer de quelques semaines à vélo dans ces trois pays? D'abord que la qualité de l'offre rurale ne repose pas uniquement sur l'existence d'aménagements séparés. Bien qu'essentiels, ils sont

complétés avec plus ou moins de bonheur par d'autres atouts : les continuités, la signalétique, la qualité des revêtements, avec un très net avantage aux Pays-Bas sur ces trois points.

Les continuités sont associées à la signalétique. Quand elle vient à manquer, demi-tour garanti pour le non-initié! Les itinéraires indiqués par des panneaux de direction vous font passer aussi bien par une piste séparée de la route principale que sur un chemin de campagne, à travers la forêt ou sur une voie peu fréquentée. parfois réservée aux cyclistes et riverains. Aux Pays-Bas, le chaucidou constitue une bonne alternative à l'absence de piste. Avec deux bandes bien délimitées de chaque côté d'une voie centrale, cet aménagement laisse trop peu d'espace aux voitures pour rouler côte à côte. Les conducteurs ralentissent spontanément en présence de cyclistes ou d'une voiture arrivant en face. Plus généralement, en zone rurale comme en ville, la traversée des voies et des carrefours est pensée pour le vélo avec un marquage bien visible et des priorités souvent données aux cyclistes. L'objectif semble évident : sécuriser le parcours du cycliste en lui évitant le plus possible le trafic automobile intense et/ou rapide.

RÉSULTAT : VOUS ROULEZ À L'AISE.

On pourra cependant vous interdire ou dissuader de prendre une grosse route de campagne. Vous n'aurez pas d'autre choix que suivre l'itinéraire cyclable alternatif, laissant la route directe aux automobilistes pressés. Cela peut vous valoir un détour de plusieurs kilomètres ou la traversée d'un bois sur une allée bien boueuse les jours de pluie. Rouler sur une piste régulièrement entretenue ou un chemin étroit ne vous donnera

pas la même vitesse et il vaut mieux que les seconds soient empruntés pour permettre un raccourci ou une continuité.



Qui allez-vous croiser à vélo sur ces itinéraires ruraux néerlandais et allemands qui relient des villages et petites villes, parfois proches de seulement 2 à 4 kilomètres ? Des collégiens, lycéens, salariés, des parents avec leurs enfants, des touristes, des vieux. Et si ces derniers sont devenus trop âgés pour le vélo, ils y circulent encore sur leurs scooters seniors électriques. Faire du vélo en zone rurale n'est pas juste synonyme de vacances. C'est pourquoi vous trouverez parfois le moven de stationner votre vélo à côté d'un arrêt de bus.

Nous avons en France un atout qui devrait favoriser ce mode de déplacements en milieu rural : un réseau routier secondaire très important qui ne demande qu'à être balisé. Un premier travail consisterait déjà à imaginer des itinéraires qui correspondent aux usages, à prendre en compte les servitudes et chemins existants et voir enfin où les pistes cyclables se révèlent indispensables. Avec un objectif : sécuriser le parcours du cycliste en l'allongeant ...

uvelo.org l'heurOvélO N°85

.

(

LE VÉLO AILLEURS

le moins possible. Ainsi, comme on le constate souvent au Nord, les villages seraient connectés aux autres par un jalonnement systématique.

Les solutions existent pour permettre aux personnes de se déplacer à la campagne à peu de frais. Une politique cyclable volontaire en milieu rural relèverait tout à la fois d'une politique de mobilité, de santé et de tourisme. Elle résorberait une dimension de la précarité énergétique et favoriserait l'autonomie des personnes. Une fois l'offre existante, un coup de pouce à l'achat de vélos à assistance électrique viendrait donner la dernière impulsion nécessaire. Qu'est ce qu'on attend pour s'inspirer de nos voisins du Nord ?

Nathalie SÉDOU

UNE TENTATIVE DE REMÈDE AUX EMBOUTEILLAGES : LES VOIES CYCLABLES EXPRESS FLAMANDES

La métropole lilloise n'est pas la seule à souffrir de la saturation de son réseau routier. Chez nos voisins flamands aussi. les embouteillages ont atteint un niveau record en 2016. Alors, en février dernier, le gouvernement flamand, par la voix de son ministre de la mobilité Ben Weyts, l'a annoncé : d'ici la fin du mandat au printemps 2019, un réseau de 80 voies cyclables express aura vu le jour en Flandre. Ces voies, ce sont les fietssnelwegen, chacune portant un numéro dont le premier chiffre renvoie à sa province d'implantation (3 pour la Flandre-Occidentale, 1 pour la région d'Anvers, etc). La région flamande ne part pas de rien : sur les 2400 km prévus pour 2019, presque 1400 sont déjà en service et 61 voies sont ouvertes au moins partiellement. L'objectif est limpide : la population active flamande parcourt en moyenne 12,4km pour se rendre de son domicile à son travail, une distance possible à effectuer à bicyclette. Il faut donc offrir à cette population active les conditions les meilleures pour lui donner envie d'enfourcher son vélo.

La sécurité étant l'argument perçu comme le plus convaincant, les fietssnelwegen sont nettement séparées des voies de circulation automobile. Beaucoup d'entre elles sont aménagées le long de canaux : la F20 qui relie Halle à Bruxelles suit le canal Bruxelles-Charleroi, la F371 Deinze-Comines longe la Lys et la F372 épouse le tracé du canal jamais achevé entre Comines et Ypres. Tout aussi éloignées du trafic, des voies

ferrées abandonnées sont également transformées en voies cyclables comme la Louvain-Bruxelles (F3) ou la Audenarde-Courtrai. Linéaires, les voies cyclables express doivent leur confort à leur largeur : 3 m pour celles déjà existantes, 4 m pour toutes celles qui restent à implanter. Sans obstacle, elles permettent de se rendre rapidement d'un point à un autre. Progressivement, une signalétique commune assurera une cohésion au réseau. Depuis l'été 2016, sur deux sites test, Louvain et Kalmthout (au nord d'Anvers), on peut voir un marquage au sol et des panneaux de signalisation riches en informations pertinentes (destinations desservies par la voie, distances restant à parcourir pour les atteindre, durées correspondantes – considérant que la vitesse moyenne de pédalage est de 15 km/h).

Entre 2017 et 2019, et c'est toujours Ben Weyts qui le dit, ce sont 300 millions d'euros (100 millions par an donc) qui seront investis dans des infrastructures destinées à rendre ces voies les plus attrayantes possible. Des voies existantes seront prolongées, élargies si nécessaire et des terrains acquis le cas échéant. L'éclairage sera amélioré, le revêtement de certaines voies rénové et l'inclinaison de ponts trop raides retravaillée. Le tout sera pris en charge par la communauté flamande, ses cinq provinces et, ponctuellement, l'Union européenne. En juillet dernier, 8,2 millions d'euros ont ainsi été perçus du FEDER pour financer 11 projets voués à compléter le réseau par l'aménagement de tronçons manquants et par ce qu'on appelle à

8 I'heurOvélO N°85 www.droitauvelo.org





EN RÉGION

LES JEUNES LOMMOIS SE MOBILISENT POUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO.

Dans le cadre de la semaine du développement durable, à l'initiative du conseil municipal des jeunes de Lomme (CMJ) et avec la collaboration de l'ADAV, un circuit vélo d'une dizaine de kilomètres a été proposé le 3 juin 2017 aux jeunes Lommois. Le but de ce parcours était de faire découvrir les aménagements cyclables existants, ainsi que les endroits où ils seraient nécessaires.

C'est donc une dizaine de cyclistes accompagnés de deux policiers municipaux qui ont parcouru la ville de Lomme reliant espaces verts (parc de la maison des enfants), équipements culturels (médiathèque l'Odyssée) et sportifs (skate parc). La présence de M. Vincent Dhelin (Adjoint - Politique environnementale / Développement durable / Propreté publique) a permis d'expliquer le projet de la trame verte.

Il est à noter que deux voitures stationnant sur les pistes cyclables ont été verbalisées par les policiers municipaux présents. Il faudrait peut-être demander au CMJ d'organiser une opération « J'en ai pour 2 minutes », ça serait peut être plus efficace. Dans cette dynamique, pourquoi ne pas organiser un atelier cyclable avec le CMJ, à l'attention des jeunes Lommois cela leur permettrait de s'impliquer un peu plus dans le développement cyclable de leur ville.



Un seul regret, plus d'adultes que de jeunes ont participé à cette balade. Mais on fera mieux l'année prochaine.

Christophe HERLIN

la Mel la résorption de points durs (construction de ponts à Gand et à Deinze, percement d'un tunnel à Audenarde, etc).

Aussi éloquents soient-ils, ces chiffres et ces intentions laissent sceptique la présidente de l'antenne gantoise du Fietserbond. Dans une tribune publiée dans De Morgen en mars dernier, elle s'interroge sur la réelle efficacité de ces voies express, analyse les raisons de la faible proportion de femmes qui utilisent les premiers axes aménagés et rappelle l'impératif de se soucier aussi des voies cyclables de proximité, celles qui permettent au quotidien et en toute sécurité d'aller en vélo chercher les enfants à l'école, faire de petites courses, emprunter un livre à la bibliothèque.

Le projet n'en reste pas moins ambitieux : si les agglomérations

de Bruxelles et d'Anvers, où se concentrent plus de la moitié des embouteillages, sont concernées en premier lieu, aucune province flamande n'a été oubliée (http://www.fietssnelwegen.be) et des territoires moins densément peuplés disposeront aussi de leurs voies express. Comme la commune de Ruien, au pied du Mont de l'enclus, où, fin août, a eu lieu l'inauguration officielle d'un tronçon du futur axe Audenarde-Courtrai.

D'ici là, on compte sur le GRACQ, déjà auteur d'un rapport sur le sujet*, pour un bilan d'étape.

Jean-François PARÉ

* http://www.gracq.org/sites/default/ ancien/uploads/DOSSIERS/2016_ VoiesExpress.pdf



EN RÉGION / ÉVÉNEMENTS

PAULINE EBLAGON BIENTÔT CORRESPONDANTE LOCALE À SAINT-OMER

Avant de fêter les 3 ans de leur antenne en décembre, les bénévoles ont cherché à renouveler le poste de correspondant local occupé jusque là par Rémi Manier. Pauline a rejoint l'antenne début 2016 lors de son arrivée sur Saint-Omer. Depuis quelques années, elle s'intéresse à la place du vélo en ville et elle a été bénévole dans un atelier participatif à Bruxelles. De plus, elle part toujours en voyage vélo durant ses vacances! C'est donc avec plaisir qu'elle a rejoint l'antenne et s'est proposée comme correspondante. Il ne reste plus qu'à officialiser cette nomination par le conseil d'administration.

Dans l'agglomération de Saint-Omer, l'ADAV compte près de 70 adhérents et une vingtaine de bénévoles qui s'impliquent dans le fonctionnement de l'antenne. Une fois par mois, ils se réunissent pour décider des actions à mener et se répartir les rôles pour leur réalisation.

Depuis 3 ans, des avancées intéressantes ont été obtenues : mise en place des double-sens cyclables dans les zones de rencontre de Saint-Omer, création d'une chaucidou sur un boulevard de la ville, contacts avec les communes de Longuenesse et Saint-Martin-lez-Tatinghem en amont de leurs aménagements, convention avec l'agglomération (la CAPSO) qui permet notamment d'associer l'ADAV aux projets d'aménagements du territoire. Les élus, et notamment M. François Decoster, maire de St-Omer et président de la CAPSO, ont exprimé leur volonté de développer le vélo sur le territoire et sont à l'écoute de nos propositions.

Pour autant, il reste beaucoup à faire pour transformer ces intentions en actions concrètes! Les aménagements sont longs à mettre en place, la généralisation des double-sens cyclables dans l'hyper-centre n'est pas encore d'actualité, les grands projets du territoire restent centrés sur la voiture... Il y a pourtant urgence à agir face à la congestion automobile dont souffrent nos villes (bruit, occupation de l'espace public, pollution...).

Bref, il y a du pain sur la planche pour Pauline et tous les bénévoles!!

Prochainement, l'équipe va organiser une nouvelle parade dans la ville afin de sensibiliser les habitants et notamment les automobilistes à la place du vélo et au partage de la voirie. Elle va également retourner dans les collèges de l'agglomération afin d'évoquer l'importance de la visibilité en vélo auprès des jeunes en expliquant les équipements indispensables pour être vu surtout à l'approche de l'hiver!

Et chaque 1^{er} et 3^è mercredis du mois, l'atelier (8 place du 11 novembre) est ouvert de 17h30 à 19h30 pour vous accompagner à la réparation de votre chère monture!

Pauline EBLAGON et Rémi MANIER

BROC D'ARRAS

Le 13 mai dernier a eu lieu la Broc' à vélos organisée par l'antenne arrageoise de Droit au Vélo. Comme pour les éditions 2010 et 2011, il a été décidé d'affecter une partie des bénéfices à un projet solidaire. Rappel des précédents projets soutenus :

En 2010 et 2011, une aide avait été apportée à des projets cyclables au Burkina Faso, créations d'ateliers vélo dans les villes de KOKOLOGO et TANGHIN.

En 2012, un projet similaire n'avait pas abouti.

Nous avons eu connaissance cette année d'une association alsacienne qui œuvre également pour le cyclable au Burkina Faso. Celle-ci se nomme « Vélos pour le Faso ». Son objectif est principalement humanitaire : dans un pays où le vélo est roi, l'association Molsheim Vélos pour le Faso ne manque pas de travail.

L'idée de départ a germé dans l'esprit de deux passionnés en 1999, à la lecture d'un reportage sur le tour du Faso. En même temps qu'ils mettaient une équipe en place pour courir ce tour, ils organisaient des collectes de vélos en Alsace afin de les exporter au Burkina.

Aujourd'hui installé dans le village de Koulpélé, le centre Roland-Legin permet aux volontaires alsaciens de former les villageois aux travaux de réparation, de montage et d'entretien dans le cadre d'un atelier spécialisé.

Ceci permet de donner du travail à des jeunes motivés et d'éviter ainsi leur exil.

Le prochain voyage des bénévoles alsaciens aura lieu en octobre







CHALLENGE DE L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE, 109 CLASSES PARTICIPANTES POUR LA SECONDE ÉDITION



Élèves du CM2 de l'école Fabre d'Eglantine à Pont-Sainte-Maxence (60)

Pour la 2^è année consécutive, le CREM, animé par l'ADAV, a organisé le Challenge de l'Écomobilité Scolaire ouvert à toutes les écoles de la région Hauts-de-France qui souhaitent sensibiliser les élèves du niveau élémentaire (CP à CM2) aux questions liées à la mobilité.

Cette année, 109 classes de 22 écoles ont participé, soit deux fois plus que pour la première édition.

L'objectif pour les élèves était pendant une semaine d'utiliser au maximum des modes de déplacements doux pour aller de chez eux à l'école. Parallèlement, nous mettions à disposition des enseignants des livrets d'activités.

Les écoliers ont donc pu profiter de cette semaine radieuse pour sortir les vélos, les baskets et les trottinettes et prouver à tous qu'ils sont de la génération écomobile! Bravo à tous pour leur participation active.

Les vainqueurs sont :

- les CM2 de l'école Fabre d'Églantine à Pont Saint-Maxence (catégorie de la classe la plus écomobile)
- la classe de CE2 / CM1 / CM2 de l'école primaire d'Oresmaux (catégorie de la classe ayant fourni le plus bel effort de progression sur la semaine).

Suite au challenge, beaucoup d'écoles ont fait part de leur souhait de poursuivre sur leur lancée en maintenant des démarches en faveur de l'écomobilité sur le long terme. Par exemple, des garages à vélos et trottinettes ont été mis en place à l'école Saint-Christophe de Tourcoing.

Merci à l'association *En savoir plus* de nous avoir aidé à faire connaître le challenge en ex-Picardie. La première pierre d'un partenariat plus poussé pour développer ensemble l'écomobilité à l'échelle des Hauts-de-France ? Affaire à suivre.

Judicaël POTONNEC

prochain. Le 24 octobre, ils organiseront une course de tandems entre Toécé et Kombissiri pour des aveugles.

En photos les premières réalisations faites à Ouagadougou par Abdoul Wahab Sawadogo (le Bernard Hinaut burkinabé); c'est un ancien champion cycliste qui s'est reconverti dans la mécanique et dans la soudure.

Bertrand PÉRO Bénévole de l'antenne arrageoise de Droit au vélo





DIVERS

LE RICHE ET LE PAUVRE

Il y a peu de temps, alors qu'il reliait Bray-Dunes à Martigues à bicyclette durant ses vacances estivales, un homme se trouva fort fatiqué et fut surpris par la nuit alors qu'il arrivait à Lille. Notre protagoniste, qui était également un excellent guitariste de blues que ses copains surnommaient «God», avait pédalé seul contre le vent et la pluie. L'engin, un Koga Myata équipé de jantes renforcées, de pneus increvables et d'un porte-bagage Ortlieb avait beau être fait sur mesure pour ce genre de voyage, son pilote n'avait ni le courage de continuer à user sa selle de cuir, ni la force de chercher un camping ou un hôtel pour l'accueillir et n'avait nulle envie de passer une nouvelle nuit à la belle étoile. En arrivant dans la capitale des Flandres par le Nord, de part et d'autre de la rue principale se trouvait une maison. Coté Saint -Maurice trônait une haute et belle demeure bourgeoise du début du XXè siècle. De l'autre côté, se dressait une misérable masure décrépite, située à l'entrée d'une courée de Fives. La grande appartenait à un prospère médecin qui avait fait fortune dans la chirurgie esthétique, la petite à un modeste musicien qui se trouvait actuellement en manque d'inspiration.

Voyant la rutilante plaque de cuivre sur la façade de l'élégant édifice, God se dit : « Je ne serai pas une charge pour ce fortuné docteur; c'est chez lui que je vais passer la nuit». Quand le richissime praticien entendit sonner, méfiant, il demanda par l'interphone à l'étranger ce qu'il voulait à cette heure tardive. Le cycliste répondit simplement:

- Je vous prie de m'accorder l'hospitalité.

Le médecin examina le visiteur de la tête aux pieds et comme God portait un étrange accoutrement réfléchissant la lumière et qu'il n'avait pas l'air d'être très riche, il lui répondit :

- Je ne peux pas vous recevoir. Mes chambres sont toutes louées grâce à AirBnB. Cherchez ailleurs où passer la nuit.

Sur quoi, il coupa la communication et planta là le pédaleur qui traversa la route pour aller vers la petite maison.

Il n'était pas encore arrivé de l'autre côté de la chaussée que déjà la porte s'entrouvrait. J'ai tout entendu lui dit l'artiste. Il fait trop sombre pour continuer votre route. Vous passerez la nuit chez moi. Le cycliste entra et Patrick, c'est ainsi que l'hôte se prénommait, le fit s'installer à son aise. Comme il allait passer à table, ils partagèrent un repas frugal composé de quelques légumes du potager accompagnés d'œufs du poulailler. Un peu de jus de pommes du jardin et un yaourt-maison complétèrent ce frichti. Le musicien était pauvre mais partageait de bon cœur et avec le sourire le peu qu'il avait. Quand ils eurent fini de manger et que le temps fut venu de se coucher, Patrick dit au voyageur : « Vous avez pédalé tout le jour, il y a de quoi être fatigué. Je vous prête mon lit afin de mieux récupérer pour demain, je prendrai le canapé ».

God ne voulait pas priver l'artiste de sa couche. Mais celui-ci n'en démordait pas et, à la fin, il dut finir par accepter. Le lendemain matin, quand le soleil pénétra par la petite fenêtre, les effluves d'un petit déjeuner l'attendait. God mangea de nouveau en bonne compagnie et s'apprêta à reprendre la route. Au moment de passer la porte, il se retourna et dit:

- Si vous aviez trois vœux à formuler, quels seraient-ils ?
- Que pourrais-je souhaiter d'autre que le bonheur éternel et, tant que je vivrais, la santé? Le troisième et dernier vœu pourrait être de retrouver l'inspiration et me permettre ainsi de terminer une chanson que je suis en
- Je ne suis ni le bon Dieu, ni le génie de la lampe magique mais pour vous remercier je vous offre ma vieille guitare acoustique avec laquelle j'ai voyagé très souvent. Puisse son mojo vous aider à récupérer ce que vous croyez avoir perdu.

Sans attendre la moindre réponse, le cycliste déposa par terre l'instrument rangé dans son étui, se jeta sur sa bicyclette et repartit dans un concert de coups de sonnette sans que Patrick puisse dire ou faire quoi que ce soit.

En ouvrant la caisse, Patrick y trouva une vulgaire dreadnought japonaise des 70's qui avait autant vécu que le contenant. Il s'agissait d'une copie de Martin D18 qui projetait admirablement les accords que notre homme se mit à jouer. Comme par magie, l'artiste y puisa aussitôt l'inspiration d'une nouvelle chanson.

Le lendemain de l'étrange soirée, c'est l'épouse du médecin qui croisa le

voisin musicien alors qu'elle s'apprêtait à partir à son cours de gymnastique hebdomadaire. Étonnée de le voir si enjoué, elle lui demanda ce qui lui était

- Hier soir est arrivé un voyageur qui cherchait un toit pour la nuit ; ce matin, au moment de partir, il m'a offert cet instrument de peu de valeur. C'est étrange car instantanément, j'ai pu terminer cette ballade sur laquelle je butais depuis bien longtemps. D'ailleurs, je m'en vais de suite l'enregistrer pour la poster sur le oueb. La femme du docteur se hâta de rentrer chez elle afin de raconter tout cela à son mari. L'homme était un piètre quitariste mais collectionneur de guitares. Comme la plupart des guitarophiles, il était toujours à la recherche d'une nouvelle pièce en se référant à l'adage: « Le bon nombre de guitares à posséder est +1 ».
- Quelle andouille je suis! Si seulement j'avais su ça! L'étranger était d'abord venu chez nous pour y passer la nuit mais je l'ai renvoyé.
- Dépêche-toi, dit la femme, prends ton 4x4, rattrape l'homme et rachète lui la copie japonaise.

Le riche médecin suivit ce judicieux conseil, fila à toute vitesse dans son garage pour y récupérer son véhicule afin de rattraper l'étrange voyageur. Mais il ne put sortir tout de suite car la longue cohorte des vélo-bus des écoles du quartier passait à ce moment-là. Puis ce fut le cortège des employés qui se rendaient à leur travail à bicyclette qui le retarda dans sa quête. Pour terminer, c'est un vélo-cargo des livraisons des repas aux personnes âgées qui boucha l'étroite rue qu'il avait prise pour rejoindre le périphérique en croyant ainsi gagner du temps. Il retrouva enfin le cycliste déjà arrivé au sud de la métropole. Il lui parla avec amabilité et astuce, lui demanda de ne pas lui en vouloir de ne pas l'avoir laissé entrer et s'il repassait un jour par là, il fallait absolument qu'il vint chez lui.

- Oui, répondit God, si le reviens par ici sur le chemin du retour, le le ferai. Le fortuné praticien lui demanda alors s'il ne pourrait pas lui acheter la guitare qu'il avait offerte à son voisin.
- Non, répliqua l'homme à vélo, il ne pouvait pas le faire lui rappelant l'adage: « Donner, c'est donner, Reprendre, c'est voler » : il valait mieux s'en abstenir. cela porterait malheur. Le riche répondit en s'esclaffant qu'il n'était pas superstitieux car cela occasionnait la poisse. Comme il insistait lourdement pour acquérir l'instrument donné à son riverain, le cycliste finit par lâcher:
- Rentre chez toi. Au retour de mon voyage, je t'amènerai une guitare que j'irai chercher aux Saintes Maries.

Le médecin, ayant obtenu ce qu'il voulait, prit le chemin de sa maison tout en songeant ce que serait ce nouvel élément et à l'endroit où il pourrait bien l'installer. Il commençait à se dire qu'il n'arriverait pas à l'heure de son premier rendezvous de la journée. Il se mit alors à slalomer de file en file comme s'il était dans un jeu vidéo. Tant et si bien qu'il finit par emboutir une camionnette tractant une cabane de chantier et le tout se mit en portefeuille. Affalé sur son airbag déployé par le choc, l'homme vit, sans pouvoir rien y faire, les automobilistes se mettre à klaxonner et l'insulter pour l'encombrement qu'il venait de créer ex nihilo.

Entre le constat avec le conducteur de la fourgonnette qui ne parlait que le polonais et l'attente de la dépanneuse, la matinée s'écoula sans toutefois pouvoir prévenir qui que ce soit car il était parti sans son smartphone du dernier cri. Quand il arriva à la maison et ouvrit la porte, il vit sa femme assise au milieu de la salle d'attente, gémissant et criant. Il lui demanda aussitôt ce qui se passait. En brandissant une lettre, elle dit:

- C'est un courrier du service des impôts. Suite à une dénonciation d'une de tes patientes mécontente, ils vont procéder à un contrôle fiscal.
- Que tu le veuilles ou non, il va falloir que tu te débarrasses de ton accumulation de guitares inutiles.

En repensant à la prédiction du voya-geur à vélo, le médecin se dit qu'il n'avait ainsi récolté dans l'affaire que du mécontentement, de la peine, des injures et la fin de sa précieuse collection. Le voisin d'en face, lui, vécut heureux. tranquille et finit par rencontrer l'âme sœur lors d'un pot de bienvenue de l'Adav.

> Patrick EILLUM - Lille Mont de Terre Janvier 2017

> > www.droitauvelo.org









Avec Gary Maël, nous avons eu envie de vous faire retrouver des clins d'œil, des idées ou des situations que nous avons déjà vécu sur notre vélo et que vous avez peut-être déjà vécu. Des instants à vélo avec un point de vue humoristique ou poétique, des moments qui parfois nous inspirent, parfois émouvants, parfois énervants pour celles qui ne sont pas sur leur biclou. Découvrez le vendredi toutes les deux semaines, une nouvelle illustration inspirée des moments à vélo en ville. »

Lucile H.

« DES VÉLOS ? ALORS ÇA PEUT ATTENDRE!»



Un chemin non accessible aux automobiles borde l'arrière du Stadium Lille Métropole (côté boulevard du Breucq). Ce chemin est appréciable pour les piétons et les cyclistes, notamment parce qu'il borde un lac (lac des Espagnols) et qu'il permet d'accéder rapidement à vélo au quartier villeneuvois d'Annappes, c'est pour ma part ce chemin que j'emprunte pour m'y rendre. Ou plutôt que j'empruntais.

À ma désagréable surprise j'ai découvert fin juin de gros plots en béton déposés à l'extrémité de ce chemin, là où il débouche sur un passage – accessible aux voitures celui-ci – sous le boulevard du Breucq permettant de se retrouver de l'autre côté, à Annappes. Je crois deviner de qui ces plots sont censés empêcher le passage, et même si je me trompe je suis certain qu'il ne s'agit pas des cyclistes. C'est pourtant ce qui arrive, ces plots ont été posés de telle sorte qu'il est désormais impossible de passer avec un vélo à moins de les enjamber, ce qui est extrêmement périlleux avec un vélo à la main.

J'ai très rapidement alerté la mairie de Villeneuve d'Ascq, l'ADAV elle-même a fait suivre ma demande, mais depuis aucun plot n'a bougé et je n'ai eu aucun retour à ma demande.

Encore une fois cela laisse penser qu'il est fait peu de cas des cyclistes. S'il s'était agi d'une voie de circulation automobile entravée à tort, nul doute que tout aurait été mis en œuvre au plus vite pour remédier au problème ; mais ce ne sont là que des cyclistes qui sont gênés, donc ça peut bien attendre. Les plots ne bougeront d'ailleurs peut-être jamais, ou alors le jour où il faudra faire passer des voitures pour les faire accéder à l'arrière du Stadium...

Samuel L.

QUELQUES CHIFFRES ÉLOQUENTS

Samuel L.

À ceux qui se demandent pourquoi il faudrait enlever la voiture des villes alors qu'elle ne sera bientôt plus polluante, voici une réponse toute trouvée : la voiture représente 11% des déplacements à Paris et occupe 50% de l'espace public.

C'est la réponse donnée (dans une récente émission radio*) par le maire-adjoint de Paris chargé des transports et de l'espace public au porte-parole de l'Automobile Club Association qui avait fait part plus tôt de son incompréhension.

Il y a plein d'autres très bonnes réponses possibles, certes, mais il me semble qu'on pense moins spontanément au fait que la voiture prend beaucoup trop de place!

* le Téléphone sonne du 30 août 2017, réécoutable en ligne ; propos relevés à 16'40 et 26'50.

www.droitauvelo.org I'heurOvélO N°85





ABORDS DES VILLES MOYENNES

Mes nombreuses sorties vélo m'ont fait constater que l'urbanisme commun des villes moyennes en France consiste à créer des zones commerciales dans leurs abords, tuant ainsi, c'est bien connu, les commerces des centres et contribuant à les dévitaliser.

Les cyclistes ne peuvent y trouver leur compte, ce type d'urbanisme favorisant les déplacements en automobile. Et la succession de ronds-points, mal aménagés, est une vraie plaie.

Sinon, de louables efforts sont quand même réalisés par ci par là, rendant agréables les parcours à bicyclette. Souvent les proximités des établissements scolaires du secondaire sont correctement traitées, pour ne pas décourager les élèves cyclistes.

Reste le jalonnement (les panneaux indicateurs des directions à prendre) exclusivement réservé aux automobilistes.

Reste également le traitement des zones frontières quand deux villes sont voisines. Ces villes ne se sentent pas toujours responsables de ces « no man's lands ». Heureusement, le développement des intercommunalités permet de traiter ces ruptures.

Sinon, en milieu rural, le développement de la circulation automobile, qui a permis de désenclaver certains hameaux, donne l'impression à leurs habitants que se déplacer en vélo est réservé aux « ploucs » et ils en tirent les conséquences en terme de cohabitation (le 1,50 m de distance d'un cycliste à respecter fait quelquefois partie du folklore et de l'imaginaire...).

Mais, grosso modo, tout ça s'améliore

F. LOISEAU

UN ARCEAU CHEZ SOI, C'EST POSSIBLE

Après avoir envisagé différentes options pour la sécurité de mon vélo lorsqu'il est entreposé chez moi (anneau fixé dans le mur extérieur, petit abri fermé dans le jardin, le rentrer dans l'appartement, etc.), l'arceau m'est finalement apparu comme la meilleure solution dans mon cas.

C'est sur Internet que j'ai trouvé le mien, après plusieurs tentatives infructueuses : certaines sociétés ne vendent leurs arceaux qu'aux entreprises et collectivités, d'autres acceptent de vendre aux particuliers de très jolis modèles mais à des prix prohibitifs. J'en ai trouvé quelquesuns pour particuliers pas trop onéreux, mais ils ne me plaisaient pas vraiment; j'envisageais de refaire une belle terrasse, je voulais fixer dessus un arceau qui soit un minimum esthétique, et pas trop grand.

J'ai fini par trouver exactement ce que je voulais, un arceau en forme de U inversé, peu large, vraiment pas cher comparativement à ce que j'ai pu trouver ailleurs (un peu moins de 100 euros pour le mien, frais de port compris), livré très rapidement (la pose de ma nouvelle terrasse débutait incessamment), et, cerise sur le gâteau, l'aimable monsieur que j'ai eu au téléphone l'a fait peindre dans la couleur de mon choix (c'était le même prix). J'ai opté pour la couleur de mes châssis de fenêtres, d'un RAL pourtant peu courant, et quelques jours après j'ai reçu mon arceau ; il correspondait parfaitement à mes attentes. Le fixer au sol, plutôt facile : ses tiges étaient suffisamment longues pour être bien profondément ancrées dans la dalle béton ; aucun risque qu'il en soit maintenant délogé.

Et je peux très facilement y attacher le cadre et la roue avant de mon vélo.

Je ne ferai pas de publicité ici, mais toute personne qui souhaite avoir les coordonnées de cette société située en région parisienne peut me contacter par l'intermédiaire de l'ADAV.

Je me suis ainsi rendu l'utilisation du vélo très pratique. J'habite en effet un appartement en rez-de-jardin et l'utilisation des locaux à vélos de mon immeuble me semblait plutôt contraignante. Désormais, une fois le seuil de ma porte-fenêtre franchi puis mon vélo facilement décroché de



son arceau, je n'ai plus qu'à ouvrir le portillon de mon jardinet et me voilà lancé sur les routes.

Je crois me souvenir qu'un article de l'HeurOvélO expliquait que le choix d'un moyen de transport se porte souvent sur le plus pratique (peut-être pour argumenter sur l'intérêt du nouveau plan de circulation lillois, peu favorable aux voitures). Pour ma part j'ai inversé les choses en choisissant de me rendre le plus pratique possible le moyen de transport que j'ai choisi. Une petite course à faire? Hop, en à peine une minute mes pédales tourbillonnent et ma silhouette fend le vent.

Samuel L.

14 I'heurOvélO N°85 www.droitauvelo.or



REVUE DE PRESSE / QUELQUES LIENS

JOURNALISME

"L'art" de relater le décès d'un cycliste

http://journalmetro.com/actualites/ montreal/1173905/lart-de-relater-ledeces-dun-cycliste/

VACANCES

Le grand bonheur du vélo-tourisme

http://www.la-croix.com/Culture/ Art-de-vivre/Le-grand-bonheur-velotourisme-2017-08-04-1200867693

ENQUÊTE PUBLIQUE

Le baromètre des villes cyclables (dont Lille fait partie)

https://www.parlonsvelo.fr/barometrecvclabilite

(

QUALITÉ DE VIE

Ils signent pour améliorer les déplacements doux dans la ville

http://www.lavoixdunord.fr/194983/ article/2017-07-21/ils-signent-pour-ameliorer-lesdeplacements-doux-dans-la-ville

BERLIN

Les adieux de l'automobile : Berlin prépare la révolution cycliste

http://quebec.huffingtonpost. ca/2017/07/15/les-adieux-de-lautomobile-berlin-prepare-la-revolutioncyclist_a_23031756/

CO₂

Le malus automobile sera bien durci

http://journalmetro.com/actualites/http://www.liberation.fr/futurs/2017/08/25/emissions-de-co2-le-malus-automobile-sera-bien-durci_1591972

RENTABILITÉ

Le vélo, «solution de transport la plus économique pour toute la société»

http://www.lexpress.fr/actualite/ societe/le-velo-solution-detransport-la-plus-economique-pourtoute-la-societe_1941028.amp.html

VÉLO EN CHIFFRES

Les six vitesses qui font carburer la bicyclette

http://www.liberation.fr/ france/2017/09/01/les-sixvitesses-qui-font-carburer-labicyclette_1593689

BIBLIO

Bike Nation:

Je suis de droite, mais vive le vélo!

https://zinnebike.wordpress. com/2017/08/10/je-suis-de-droite-vivele-velo/





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

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

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

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

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

Sport'Dep 931 av du gal de Gaulle Bondues - 03 20 30 72 90 Cycles Wypelier Huygen
2 bis place de la Cessoie
Lambersart - 03 20 40 73 20

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

KICK 59 5 rue Salengro
Bruille-lez-Marchiennes
03 27 90 61 88

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

Cycles Lecolier

64 rue Gambetta

Lille - 03 20 54 83 39

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

Véloland
5 rue de la Briqueterie
Dainville - 03 21 15 37 87

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

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

.....

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

BULLETIN D'ADHÉSION

A D A V

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

ľ			our l'année en cours.
	□ Adhésion individu	elle : 14 € □ Ch	ômeur/étudiant : 8 €
	□ Couple : 25 €	□ Famille : tarif	individuel/couple + 1 € par enfant
	☐ Membre de soutie	en > 25 €	□ Association: 25 €
	□ Je n'adhère pas n	nais je souhaite r	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

Nom:			 	 				 					 		 				
Prénom:			 	 				 							 				
Adresse:			 	 				 							 				
Code pos	tal :		 		Vi	lle	: .	 											
Profession	າ:		 	 				 							 				
Téléphon	∋:		 	 				 							 				
Courriel:			 	 				 		@) .				 				
Date de n	aissan	ice:	 	 				 							 				

16 I'heurOvélO N°85 www.droitauvelo.org

de € à l'ordre de L'ADAV. Je recevrai un reçu fiscal.





L'ADAV Y ÉTAIT

BE: bureau d'études

BHNS: Bus à Haut Niveau de Service CA: Communauté d'agglomération

CD: Conseil Départemental

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 Coreter : Comité de ligne TER

Copil/Cotech: Comité de pilotage/technique

CU: Communauté urbaine

CVCB: Chaussée à Voie Centrale Banalisée (chaucidou) ExTra: Explorateurs de la Transition (bureau d'études)

DD: développement durable

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DSC: Double-Sens Cyclable

SIGLES & INITIALES DE L'ADAV Y ÉTAIT GT(V): Groupe de travail (Vélo)

MBM: Mission Bassin Minier

MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des

PDES: Plan de Déplacements Etablissement Scolaire

PDE : Plan de déplacements d'Entreprise PDU: Plan de Déplacements Urbains

PLU(i): Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)

SEM: Société d'Économie Mixte

SMIRT: Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports

SMT: Syndicat Mixte des Transports

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, du Déve-loppement Durable et d'Égalité des Territoires

UT : Unité territoriale

(V)VV : (véloroute) voie verte

Initiales des représentants de l'ADAV concernés

BC: Bernard Cuvillier, BH: Brigitte Helle, CB: Christian Bonenfant, CF: Caroline Florinda, CH: Christian Bonenfant, CF: Caroline Florinda, CH: Christophe Herlin, CL: Christine Larivière, CV: Claudine Van Nieuwenhove, DD: Daniel Dourlens, DDx: Dominique Delcroix, DL: Denis Lefèvre, FD: Frédéric Devred, FL: François Loi-Lefèvre, FD: Frédéric Devred, FL: François Loiseau, HC: Hervé de Cagny, HL: Hervé Lábrosse, JP: Judicaël Potonnec, JV: Julien Vitse, LR: Luc Religieux, MA: Michel Anceau, MD: Michel Demazure, MDo: Marianne Dolo, MV: Mathias Vadot, OD: Olivier Dutel, OJ: Olivier Jandot, OL: Olivier Leman, PH: Patricia Hanssens, PM: Philippe Marquet, PMe: Pierre Meurisse, PP: Philippe Pary, PT: Pierre Tittelein, PYP: Pierre-Yves Petit, RG: Raphaël Guégnaud, RL: Renald Lehuede, SD: Sophie Dufour, STT: Sébastien Torro-Tokodi, SW: Serge Watteau, YL: Yves Lépinay, YP: Yannick Paillard.

ANTENNE ARRAGEOISE

Arras

31 mai. Ville. Dans le cadre de l'animation des places, réunion avec les services pour envisager la présence de l'ADAV le samedi 23 septembre, place Foch, lors de la Pl(av) mobile. Lors de cette Fête de la mobilité, l'ADAV proposera un atelier cyclabilité, un stand d'information, des séances de remise en selle, du marquage des vélos ainsi qu'un parcours de maniabilité. MA.

31 mai. Réunion sur site suite à la sollicitation de la Ville sur son projet de remplacer les bandes cyclables par une circulation des cyclistes sur les trottoirs du pont Delattre de Tassigny (Pont de Fer). L'idée serait d'élargir la chaussée pour officialiser un tourne-à-gauche auto vers la rue de Douai, dans le sens secteur sud / centreville. L'ADAV refuse cette proposition qui amènerait des problèmes de cohabitation avec les piétons (2 m à se partager) et de sécurité (cyclistes cachés derrière les piles du pont d'où gros problème de visibilité avec les véhicules qui tournent à droite). L'ADAV demande de maintenir les bandes existantes. MA, OJ.

Saint-Laurent-Blangy

9 mai. Commission extra-municipale mobilité. Point sur le projet de partenariat ADAV-Lille qui sera entériné au conseil municipal de juin. Le travail de l'ADAV portera sur l'accompagnement de la Ville sur les projets d'urbanisme et de circulation et sur la sensibilisation des habitants aux modes actifs, principalement auprès des scolaires. MA, PT.

17 juillet. Signature de la convention de partenariat entre l'ADAV et la Ville lors du passage de la randonnée organisée par CycloTransEurope. PT, YP.

ANTENNE AUDOMAROISE

CAPSO - CA du Pays de Saint-Omer

Réunions des bénévoles : 16 février, 16 mars, 13 avril, 10 mai, 15 juin, 30 août. Ces réunions permettent de définir ensemble les actions à venir, ce qu'il faut faire pour les mener à bien et de se répartir les rôles.

1er avril. Parade à vélo. Environ soixante participants pour une balade festive de

10 km à travers Saint-Omer, Saint-Martinlez-Tatinghem et Longuenesse. Plusieurs messages : montrer que le vélo est un moyen sympathique de se déplacer au quotidien, demander des aménagements aux collectivités locales et dire aux habitants qu'il est temps de «sortir des autos»!

13 mai. Portes ouvertes de l'atelier. L'atelier d'aide à la réparation a ouvert ses portes un samedi après-midi. Plusieurs ateliers thématiques étaient proposés (régler ses freins, réparer une crevaison, le voyage à vélo...) ainsi que des activités pour les enfants (parcours et quizz). En fin d'après-midi, le groupe local Universoul s'est produit en concert. Buvette et petite restauration étaient proposées.

3 juin. Fête du vélo. Stand d'information, marquage contre le vol, broc'à vélos, atelier d'aide à la réparation.

23 juin : Participation au Séminaire sur la place du vélo dans les villes moyennes organisé par la CAPSO en marge des Championnats de France du cyclisme. Une centaine de participants, relevant principalement des collectivités et du monde associatif et universitaire. Nombreux échanges suite aux présentations de représentants de l'État, du Cerema, de collectivités locales (Ypres en Belgique, MEL). Grands témoins de cette journée : F. Héran et S. Banoun. Les actes de cette journée seront disponibles sur le site de l'ADAV.

ANTENNE BÉTHUNOISE

CABBLR - CA Béthune Bruay Lys Romane

18 mai. Réunion de mise à jour du PLU de l'agglomération organisée par le SMT. DD.

3 juillet. Réunion organisée par la CABBLR pour faire le point sur les projets cyclables sur l'ensemble du territoire, en présence du CD du Pas-de-Calais, du SMT et de l'ADAV. En intro, la CABBLR s'informe sur les partenariats noués entre l'ADAV et les collectivités. La CABBLR souhaite lancer un schéma de mobilité douce. Le CD porte 4 études d'accessibilité de collèges situés sur le secteur de la CABBLR. Zone Futura: projet comprenant une CVCB vers la rue de l'Université. Porte Nord : travaux en attente de fouilles archéologiques mais la continuité sera assurée.

Eurovelo 5 : CABBLR et CD en concertation concernant le tracé, une partie du tracé emprunte la W parallèle aux voies du BHNS et au canal à Béthune même si plusieurs tracés en discussion ; le CD et la CABBLR doivent programmer une réunion pour la liaison Loison/Ohlain/Maisnil; travaux au niveau du Canal d'Aire jusqu'à La Bassée sont prévus pour 2018 ; la portion Ohlain/Bouvigny devrait être réalisée prochainement; l'antenne Bruay/Marles est inscrite au protocole d'accord Région/CD. BHNS: I'ADAV pose la question du transport des vélos dans les bus qui n'est pas à l'ordre du jour hormis les modèles pliants en dehors des heures de pointe ; enveloppe de 1M€ pour prise en charge des continuités cyclables non comprises dans le tracé du BHNS. Béthune : Passerelle de la gare, l'ADAV souhaite un élargissement au vu des dimensions indiquées dans le projet présenté au public, la Ville est maître d'ouvrage. Bruay-la-Buissière : problématique de cheminement piéton/vélo le long de la RD 841. Logisterra: projet de plateforme de logistique comprenant des cheminements modes actifs. Points nœuds: projet de tracés en lien avec la Lys et le Département. BH, DD, STT.

Béthune

5 mai. La réunion sur le suivi des aménagements cyclables avec la Ville a été annulée au dernier moment et n'a toujours pas été reprogrammée. DD.

21 juin. Visite du chantier de la gare expliqué par le maire. L'ADAV y a rappelé sa demande que la montée de la passerelle fasse au minimum 3 m et non 2 m comme prévu dans le projet. L'ADAV attend confirmation de la prise en compte de sa demande. BH, DD.

3 iuillet. Réunion pour faire le point sur les travaux actuels et prévus par la communauté de communes. DD.

Ruitz

4 mai. PDE de la zone industrielle. 2e Copil en présence de nombreux élus. Présentation du diagnostic vélo de la zone. Quelques aménagements cyclables de qualité ont vu le jour ces dernières années, mais restent à conforter sur d'autres secteurs de la zone afin d'inciter l'utilisation

l'heurOvélO N°85 www.droitauvelo.org



L'ADAV Y ÉTAIT

du vélo par les salariés pour accéder aux entreprises et par les riverains pour la traverser. STT.

Bruay-la-Buissière

7 avril. Visite de terrain avec les services et l'élue au développement durable à vélo afin de recueillir les recommandations de l'ADAV en matière d'aménagements cyclables « légers » (signalisation verticale et horizontale préconisée pour la réalisation de DSC, CLPC, CVCB).

12 mai. Point sur le projet de plan vélo en cours de préparation à l'échelle de la commune. Prise en compte des remarques faites par l'ADAV lors de la visite de terrain. Une série de rues résidentielles pourraient rapidement être équipées de DSC: Cours Kennedy, rues de Maubeuge, Évrard, Lavoisier, de la Belle au bois, du Sart, Alexandre Grez, de la Porte de Guise, des Charitables, Henri Cadot. Visite technique pour avoir notre avis concernant le traitement d'une intersection des rues Salengro et Augustin Caron, actuellement gérée par un feu. STT.

ANTENNE BOULONNAISE

CAB - CA du Boulonnais

18 mai. Rencontre avec les élus et les services de la CAB pour présenter le travail d'accompagnement envisageable avec l'ADAV sous la forme d'un partenariat. Depuis la prise de compétence de la CAB pour les aménagements de priorité 1 du schéma directeur vélo à compter de 2018, correspondant à 98 km d'aménagements, de nombreux projets sont programmés à court et moyen terme (Nausicaä, secteur République, viaduc Jean Jacques Rousseau, prolongement de la voie verte le long de la Liane...). STT.

Boulogne-sur-Mer

11 juin. Fête du vélo en partenariat avec Cycleco. Animations toute la journée autour du vélo : marquage contre le vol, atelier de réparation, conseils pour faire du vélo en ville... Balade repérage d'itinéraires vélo faciles en ville (et pas faciles !) avec les participants, chasse au trésor en famille à vélo à la découverte du patrimoine boulonnais - carnavélo. Bonne couverture presse. HL, JP, PH.

6 mai. Échanges sur les projets d'aménagements cyclables en cours. Nausicaä: dans le cadre de l'agrandissement du site, une piste cyclable est prévue afin de relier les deux parties existantes et permettre la traversée de la ville du nord au sud, ainsi que conforter la lisibilité de l'Eurovélo n°4 ; remarques sur les traversées à prévoir et à conforter, notamment sur le pourtour des giratoires. Secteur République : requalification complète du quartier avec création de nombreux aménagements cyclables, proposition de systématiser les pistes bidirectionnelles dans la gestion des traversées afin de faciliter les mouvements et sécuriser la circulation des cyclistes, et

prévoir un traitement en bidirectionnelle des aménagements prévus à sens unique.

Wimereux

21 juin. Rencontre avec un habitant qui souhaite que l'amélioration de l'Eurovélo qui traverse la commune soit portée politiquement, demande notre aide pour sensibiliser le public à ce sujet. MA, STT.

ANTENNE DE HAZEBROUCK-BAILLEUL

Bailleul

29 mai. Rencontre avec le maire pour définir les axes de travail sur lesquels l'ADAV pourrait s'engager dans le cadre d'un partenariat. Présentation d'exemples de conventions avec d'autres villes. Il est convenu de faire une proposition à la Ville pour entériner au plus vite un partenariat. MA

19 juillet : Signature de la convention de partenariat entre la ville et l'ADAV lors du passage de la randonnée organisée par CycloTransEurope. MA, YP

Hazebrouck

28 juillet. Rencontre avec les services de la Ville pour faire le point sur la priorisation des aménagements à réaliser suite à notre travail de diagnostic. L'ADAV demande à travailler prioritairement sur la sécurisation du passage inférieur des voies ferrées (bd de l'Abbé Lemire), du giratoire qui donne accès à la route de Saint-Omer (RD 642), à l'inversion de la bande cyclable de la rue du Moulin au profit d'un double-sens cyclable et à la pose de panneaux de CLPC. La Ville doit se rapprocher de la communauté de communes pour étudier la faisabilité des demandes puisqu'elle n'a plus la compétence voirie... L'ADAV est sollicitée pour la prochaine Journée sans voiture qui se déroulera le dimanche 8 octobre. L'ADAV propose à la Ville de relayer auprès des écoles de la ville le challenge de l'écomobilité scolaire qu'elle organise avec le Crem. MA.

ANTENNE DUNKERQUOISE

CUD - CU de Dunkerque

4 mai. Réunion des bailleurs sociaux à la CUD. Présentation du projet ALVEOLE auprès des bailleurs sociaux sur le territoire. JV

12 mai. Participation à la réunion organisée par la maison de l'environnement de Dunkerque relative à la mise en place de PDES en présence d'établissement scolaire du Dunkerquois. JV

27 juin. GTV. Point abordés : réalisation d'un schéma directeur vélo qui pourrait être lancé en 2019 afin d'avoir une meilleure visibilité sur les programmations et ne pas se limiter au coup par coup ; maintenir une continuité cyclable pendant les travaux de voirie ; suppression des répétiteurs de feu pour inciter au respect du

Sas ; le jalonnement vélo ; revoir le régime de priorité des pistes cyclables existantes (perte quasi systématique alors que la réglementation implique le contraire) ; proposition de CVCB sur certains axes dont la largeur ne permet rien d'autre (av. Faidherbe et quai de Goole proposés) ; nouveau plan de circulation en projet sur Dunkerque ; ouverture d'un poste d'animateur mobilité à la CUD. Les Villes de Teteghem et Coudekerque ont demandé la réalisation des DSC dans les rues des zones 30. JV, STT.

20 juillet. Encadrement du passage de la *CycloTransEurope* sur le territoire dunkerquois. DD, JV.

8 aout. Repérage terrain des points durs avec techniciens de la Ville de Dunkerque et de la CUD, JV.

Coudekerque-Branche

7 juin. Réunion en mairie de Coudekerque-Branche afin de statuer sur le devenir de la piste cyclable de la RD 916 entre Dunkerque et Bergues, remise en cause par les commerçants de Grand Frais qui souhaitent la voir remplacer par des voies d'accès à la zone. JV, STT.

Dunkerque

16 mai : Participation à la réunion organisée par la Ville relative à la «Cyclabilité du territoire / plan ville cyclable». JV.

2 juin. Remise en selle auprès des salariés de la *Halle aux sucres*. JV.

3 juin. Tenue d'un stand d'information lors de la Fête de la Mer de Dunkerque ; DD, EL, JV, OC, ST.

ANTENNE LILLOISE

MEL – Métropole européenne de Lille

20 avril. Réunion sur la mise à jour de la carte des aménagements cyclables de la MEL. MA

27 avril. CIA. Plénière : présentation du musée de la bataille de Fromelles (nouvelle commune de la MEL) qui ne dispose pas encore de stationnement vélo. STT.

30 avril. Fun Rando Vélo au Stadium à Villeneuve d'Ascq. Lancement du challenge européen du vélo, broc'à vélos, stand d'information, marquage contre le vol, atelier sur la cyclabilité...

19 mai. UT Roubaix-Villeneuve d'Ascq. Analyse de différents projets du territoire : Baisieux, DSC rues des Écoles et de Lattre de Tassigny ; Villeneuve d'Ascq, étude du parvis de la crèche Charivari ; point d'avancement du projet Saint-Ghislain – Jean Jaurès ; Roubaix, présentation du projet de refonte d'Eurotéléport avec intégration de pistes unidirectionnelles. MA.

19-20-21 mai : Fête du vélo à Roubaix, Lille et Villeneuve d'Ascq.

23 mai : Transdev, rencontre pour aborder la prise en compte du vélo dans la DSP transport de la MEL. MA

24 mai : UT Tourcoing-Armentières. Ana-







lyse de différents projets du territoire. Tourcoing: projet de sécurisation du carrefour Austerlitz/Dragon/Anvers suite à l'accident mortel avec un cycliste; av Dron, projet de couloirs bus + vélo; projet de zone 30 sur la rue du Canal. Armentières: projet de liaison de contournement entre le pôle gare et Houplines (rue du Bas Chemin-rue des Murets). MA

30 mai. Schéma de jalonnement cyclable. Définir une stratégie sur son élaboration à l'échelle de la MEL. Le premier itinéraire traité sera celui du Grand Boulevard. MA, STT

30 mai. CRT - Lilaéroparc. État d'avancement des projets d'aménagements cyclables dans la zone. Rue G. Delory: proposition d'une CVCB. Rue des 2 Tilleuls : pistes bidirectionnelles à prolonger. passages piéton à compléter par des traversées cyclables, ilot séparateur à supprimer au niveau de l'intersection avec la rue Descat. Rue Descat : nécessité de protéger physiquement les accès à la piste et proposition de conforter les traversées cyclables des voies perpendiculaires par des trottoirs traversants. Rue du Bois d'Enchemont : piste bidirectionnelle sur tout le linéaire avec amélioration de certaines traversées à prévoir. Bd du Petit Quinquin : pistes unidirectionnelles complétées par des traversées marquées, MA, STT.

1er juin. CHRU de Lille. Stand d'information à destination du personnel dans le cadre de la Semaine du DD. Nombreuses demandes concernant les connexions entre les différents sites du CHRU et les communes voisines. STT.

2 juin. Audition de l'ADAV par les élus de la commission politique d'évaluation du PDU de la MEL. De nombreux échanges productifs avec les élus sur le traitement des coupures, l'intérêt des vélos à assistance électrique, la nécessité de valoriser les VV pour un usage utilitaire, la cohabitation piétons-vélos sur des emprises réduites en milieu rural, la nécessité d'un jalonnement cyclable des itinéraires, la pertinence d'un réseau express vélo... FD, MA, YP.

12 juin. Université de Lille, axe vélo Lille centre-Cité Scientfique. Passage en revue des différents projets cyclables dans la perspective de la fusion des 3 entités qui interviendra en 2018, afin d'identifier des connexions entre les 7 pôles qui constitueront à terme l'université (le siège administratif, les facultés de droit et de médecine à Lille, la faculté des sports à Ronchin, les sites de Roubaix et Tourcoing, Pont de Bois et Cité scientifique à Villeneuve d'Ascq). MA, STT.

13 juin. Réunion de terrain pour sécuriser la piste cyclable à l'entrée du bd de l'Ouest à Villeneuve d'Ascq, qui sert de dépose minute à la station de métro les Prés. Les barrières anti-stationnement seront déplacées pour y remédier. MA.

21 juin. UT Tourcoing-Armentières. Analyse de différents projets du territoire. **Bondues :** nouvelle étude du projet de pistes

cyclables unidirectionnelles sur l'ensemble de la RD 617. Neuville en Ferrain : projet de bandes suggérées rue du Dr Schweitzer entre Fromets et Schuman. Tourcoing : zone 30 rue de la Malcense. MA.

28 juin. UT Roubaix-Villeneuve d'Ascq. Analyse de différents projets du territoire. **Roubaix :** étude d'un DSC rue de Soubise. Villeneuve d'Ascq : projet d'un trottoir élargi dans une zone 30 sur la rue Charles le Bon/Comte de Flandres pour desservir l'école Chopin. **Hem :** prolongement des bandes cyclables sur le bd Clémenceau. MA.

4 juillet. Entretien avec une journaliste de la *Gazette des communes* pour un article sur la politique cyclable en cours dans l'agglomération. MA, STT.

4 juillet : Réunion avec les services au sujet de l'étude de Mobilité sollicitée par Houplines. MA.

7 juillet. Cerema. Préparation du prochain baromètre réalisé à partir des comptages de cyclistes. STT.

17 août. Schéma de jalonnement cyclable. L'ADAV présente à la MEL sa proposition d'un schéma des itinéraires à jalonner. Cette base de travail sera à retravailler avec les services pour programmation et mise en œuvre. MA, STT.

Armentières

31 août. Rencontre avec le maire et les services de la Ville pour convenir de relations suivies à la fois pour développer les infrastructures cyclables et pour mener des actions de sensibilisation. La Ville souhaite faire de l'année scolaire 2018-2019 une année du vélo et souhaite pouvoir s'appuyer sur l'expertise de l'ADAV pour développer son réseau cyclable et promouvoir le vélo auprès de la population et notamment en milieu scolaire. CB, MA.

Deûlémont

26 avril : Rencontre avec le maire pour demander à réétudier la position de la municipalité qui s'est opposée à la réalisation d'un DSC rue Foch. L'ADAV rappelle que notre demande était motivée par une meilleure lisibilité de l'itinéraire cyclable Warneton-Deûlémont-Quesnoy qui passe par le chemin du Petit Bonheur. Il est convenu de réétudier la question si l'on parvient à sécuriser l'ensemble de l'itinéraire en réalisant une piste cyclable entre le débouché du chemin du petit Bonheur et l'entrée de Quesnoy (autre demande de l'ADAV). MA.

Hellemmes

22 juin. GTV. Présence exceptionnelle de l'élue lilloise au vélo et d'un représentant des services en vue de faciliter les passerelles entre les deux communes, ainsi que du 1er adjoint au maire d'Hellemmes. Stationnement vélo : souhait de l'élu hellemmois au vélo que l'aide à la création de locaux proposée par Lille aux bailleurs et copropriétés soit étendue aux communes associées (Hellemmes et Lomme, ndlr); en complément info sur l'existence du

programme Alvéole coordonné par la FUB pour les logements sociaux. Arceaux : l'ADAV souhaiterait être consultée sur les localisations programmées afin de faire un retour à la Ville avant implantation, et dans l'idéal effectuer un repérage sur le terrain comme cela se fait à Lille et Ronchin. Projets structurants: axe Matteotti/ Chanzy qui nécessiterait d'être réaménagé pour permettre la circulation à vélo dans les deux sens, demande commune à Hellemmes et Lille : requalification de la rue des Époux Labrousse (connexion avec Villeneuve d'Asca) à l'étude. DSC : rues des Métallurgistes et D. Papin équipées ; rues J. Guesde, F. Mathias et généralisation des rues du quartier Bouvière-Bolboduc à l'étude ; rues Calmette/Lamartine à programmer en 2018 ; rues Forgerons et Modeleurs pourront être réalisées sans travaux de voirie en raison des faibles vitesses mesurées. Signalisation : l'ADAV demande que la Ville se porte volontaire auprès de la MEL pour tester la suppression des répétiteurs aux feux (le 2nd feu de petite taille qui n'est pas obligatoire) afin de faciliter le respect des SAS, généralisés à l'échelle de la commune. LR, STT.

Hem

5 mai, GTV. Aménagements : rue Jules Guesde, les emprises ne permettent pas la réalisation d'aménagements cyclables mais des sas seront réalisés aux feux et l'étude de la suppression des chicanes sera menée ; liaison Hem-Forest, poursuite de l'étude d'une voie verte sur le délaissé SNCF; giratoire Clos de la source/Petit Parc-rue de Croix/avenue de l'Europe, nouvelle étude du projet de piste cyclable sur son pourtour, les travaux pourraient être réalisés en 2018/2019. DSC: rue de Beaumont validée par la Ville, matérialisation fin 2017; nouvelles demandes d'études de DSC pour les rues Deldalle, Jean Jaurès, Mal Foch, Alexandre Ribot, des 3 villes ainsi que la sécurisation de la rue Antoine Pinay (étude de sécurisation des deux roues). CLPC : la Ville souhaite expérimenter sur 3 carrefours à feux avant une possible généralisation. Sas aux feux : ils seront généralisés. MA.

La Madeleine

7 juin. Remise en selle à destination des habitants, organisée par Flexinéo. JP.

Lambersart

16 mai. Remise en selle à destination des salariés de Thalès. STT.

Lille

4 avril. ExTra. 3º Copil du projet Copilot (conseil individualisé en mobilité). L'enquête menée auprès des participants, salariés de l'Université catholique, a révélé une grande satisfaction suite à l'intervention de l'ADAV qui a consisté en des séances de remise en selle pour les volontaires. Un guide de bonnes pratiques sera réalisé avec l'ADEME suite à cette démarche pour essaimer. STT.



L'ADAV Y ÉTAIT

Du 24 avril au 3 juillet. Animation d'un cycle « apprentissage du vélo et de la mobilité » avec une classe de CE2 de l'école Samain-Trulin dans le cadre des Temps d'Activités Périscolaires. CH, CV, FL, JP, JV. MDo. RL.

10 mai. Conseil Lillois des Jeunes. Repérage d'un itinéraire pour un circuit découverte des lieux remarquables de Lille en matière de développement durable. JP.

11 mai. GRDF. Remise en selle auprès des salariés. JV.

13 mai. Opération marquage contre le vol place Saint-Charles en partenariat avec les Jantes du Nord qui proposait de l'aide à la réparation. JP.

17 mai. Collège de Moulins. Sensibilisation au marquage contre le vol avec les internes. JP.

18 mai, Proiet Saint-Sauveur, Présentation de la nouvelle vague de concertations qui font suite aux premiers ateliers en cours depuis 2012. 2 ans de retard sur la programmation initiale avec en sus l'ajout du projet de piscine olympique. Les 1ers aménagements ne devraient voir le jour qu'à compter de 2018 pour un chantier qui perdurera jusqu'en 2030. La requalification complète de la rue de Cambrai fait partir de la 1e phase, à notre satisfaction puisqu'elle devrait accueillir un aménagement cyclable de type pistes séparées, permettant de lever une rupture du réseau importante. Maintien du souhait de limiter la place de la voiture au sein du quartier.

24 mai. Lille 1. Étudiant en Master 1 aménagement et urbanisme rédige un mémoire sur le vélo à Lille et se pose des questions sur : l'attractivité des commerces, les problématiques de franchissement, l'infrastructure, le V'lille, les typologies de cyclistes... STT.

1er juin. Banque de France. Remise en selle auprès des salariés. JV

10 juin. École Bara Cabanis. Animation de parcours et jeux de maniabilité vers les classes de CP dans le cadre de la clôture du challenge de l'écomobilité scolaire et de la campagne Emile le Serpent mobile. Co-animation avec les parents d'élèves et marquage contre le vol. DL, JP, PYP, YL.

13 juin. CPAM. Tenue de stand d'information, marquage et remise en selle auprès des salariés. JV.

20 juin. Mairie de quartier Fives. Réunion avec le président du conseil de quartier et un représentant du collectif Moins vite à Fives. Échange sur les difficultés liées à la circulation, notamment dans les rues structurantes comme Gutenberg (proposition par l'ADAV d'une CVCB), P. Legrand, de Lannoy... Proposition de travailler à une planification des rues à sens unique à équiper de DSC en priorité. Présentation d'une solution de stationnement vélo sécurisé en zone d'habitat dense. Sujets à aborder dans le cadre d'ateliers de concertation et des GTV lillois. MA, STT.

28 juin. Collège de Moulins. 2 sorties pédagogiques à vélo avec les internes. JP.

29 juin. GTV. Stationnement : pince-roues devant l'entrée du zoo à remplacer par des arceaux; une des branches d'arceaux a été découpée. le GT ne voit pas d'autre solution que de les remplacer; 200 supports installés en 2017, demande des services pour obtenir un budget plus important en 2018 ; prochaine livraison fin de l'été, repérage programmé avec l'élue : proposition de mettre les épaves de vélo récupérées par la Ville à l'ADAV. DSC : retours de comptage MEL en attente pour rues d'Angleterre, Angellier, Réduit, Déportés, Lefebvre, Cassel, Dr Yersin et avenue du Peuple belge, et revoir études anciennes pour rues du Marché, Charles Quint et de Condé : travaux de reprise complète de la rue Princesse fin 2018 ; rue de Trévise. portion non traitée comprise entre la rue Jaurès et le bd de Belfort à programmer en 2017-2018 ; rue du Buisson à réaliser en 2017. Projets structurants : la réfection de la rue du Fbg de Roubaix permettra le marquage d'une bande dans le seul sens de la montée en raison de la largeur disponible : étude en cours rue du Fbq d'Arras, le marquage des bandes cyclables et des couloirs bus à réaliser après réfection du tapis en 2018 : réalisation de la portion de piste liant Facade de l'Esplanade et square Daubenton programmée en 2018 après avis des Architectes des Bâtiments de France; av Jouhaux, actualisation d'une étude pour assurer la continuité des bandes entre les rues de Colbert et de Solferino; pont de Dunkerque, création de bandes ou pistes en attente des résultats d'une étude sur l'état de sa structure ; rue de Gutenberg, la Ville souhaite une sécurisation rapide, l'ADAV propose une CVCB en raison des largeurs disponibles et afin d'élargir celles trop étroites de la rue de Flers. Signalisation : le déploiement des CLPC sur les bd Hugo et Montebello à programmer à l'été. Divers : insertion bande sur bd Hugo à créer à partir du giratoire de la Porte des Postes ; bande bd de Belfort vers Porte de Valenciennes à sécuriser ; campagne de sensibilisation à monter suite à la chute d'un cycliste à cause d'une ouverture de portière. STT.

6 juillet. Université populaire de la transition. Réunion en vue de sa création. Fait suite aux nombreuses initiatives de forum dans plusieurs quartiers de Lille ces derniers mois. Passage en revue des nombreux dispositifs existants (Assemblée des Communs, Ambassadeurs du DD, Médiaterre...). STT.

Lomme

6 avril. GTV. Stationnement : installation sur les emplacements demandés lors du précédent GTV ; la Ville n'a pas encore voté de budget spécifique. DSC : Mitterie, arrêté pris pour mise à sens unique et DSC ; rues Degeyter et Lebas, demandes validées mais les arrêtés doivent encore être pris ; rue Galliéni validée ; rue de la Drève en attente d'arrêté ; rue St Venant

à l'étude ; rue des Wattinettes, bande à contresens puis insertion en piste avec rue Thomas. Aménagements : section de l'avenue de Dunkerque, 2 solutions à l'étude entre rues St Vincent de Paul et Hénaux : mise en zone 30 de l'avenue Churchill : rue des Fusillés, réfection des trottoirs ajournée pour la fusionner avec un projet plus global de prise en compte du vélo. CLPC: étude concernant l'ensemble des carrefours à feu de l'avenue de Dunkerque en cours. Divers : chute de cycliste causée par les rails qui traversent la rue A. Thomas tangentiellement, un courrier doit être envoyé à la SNCF : l'ADAV rappelle à la Ville la nécessité de verbaliser les automobilistes qui stationnent illégalement sur les bandes cyclables de l'avenue de Dunkerque, la Ville fournira des données de verbalisation. STT.

25 mai. Conseil municipal des jeunes de Lomme. Réunion de préparation du circuit vélo dans le cadre de la semaine du DD.

3 juin. Conseil municipal des jeunes. Accompagnement du circuit vélo organisé dans le cadre de la Semaine du DD. CH, JP, RG, RL.

6 juin. Atelier cyclabilité. CH, MV.

26 juin. Scolaires. Accompagnement du circuit vélo de l'école Samain-Trulin. CH.

6 juillet. Comité Technique de l'écomobilité scolaire réunissant plusieurs écoles de Lomme. La mairie de Lomme souhaite connaître les projets et les besoins des écoles pour favoriser l'écomobilité pour les déplacements domicile-école. JP.

Mons-en-Barœul

28 avril. GTV. Points abordés: généralisation des CLPC entérinée sauf pour Becquerel / An 40 et de Coty vers Adenauer; validation des DSC rues Jean Jaurès (au moins la partie basse), Foch, Virnot, Clémenceau, Rollin, Jeanne d'Arc et Pasteur; étude du projet de piste cyclable sur la rue du Barœul; demande de marquer la bande sur Marc Sangnier entre Mendes France et de Gaulle, MA.

Neuville-en-Ferrain

11 mai. GTV. Points abordés: ex-RD-639, étude d'une liaison piétons-vélos pour offrir un itinéraire direct vers Tourcoing; études de DSC sur les rues Pasteur, ZAC Berquier, Forgette, Schuman, du Moulin, 5 voies, Devos, Fiévet, Watteuw; les CLPC seront analysés au cas par cas; rue du Vertuquet; étude de trottoirs et de pistes cyclables unidirectionnelles à mener; rue du Dronckaert, étude de la faisabilité d'une bande cyclable dans le sens montant. MA.

Quesnoy-sur-Deûle

4 mai. Remise en selle à destination des habitants, en présence de TF1 pour un reportage sur le développement du vélo diffusé au journal télévisé. STT.

Ronchin

4 avril. Visite avec une représentante de la Ville et la directrice de l'école Kergomard

25/09/2017 11:10

20 I'heurOvélO N°85 www.droitauvelo.org



pour la programmation d'un abri pouvant accueillir entre 30 et 40 vélos. Souhait de la directrice de l'intégrer au projet d'école. STT

28 avril. Stand d'information auprès des agents. JV.

28 juin. Repérage et identification avec les services de la Ville du parcours de la balade qui se rendra dans le Parc de la Deûle en août. CV, MA.

4 iuillet. Réunion publique pour présenter les projets sur la commune en présence du maire et de l'élu au vélo. Comptages vélo : en augmentation sur l'ensemble des points. Stationnement : 74 arceaux ont été implantés en 2016, demande du public qu'ils soient installés sur des places de stationnement auto pour libérer les trottoirs. Signalisation: la Ville pourrait se porter volontaire pour expérimenter la suppression des répétiteurs de feu. L'expérimentation d'un DSC dans la rue Braille avec passage de lignes de bus régulières entérinée. RD 48 : le calendrier du projet de pistes a souffert du transfert du CD vers la MEL mais reste une priorité pour la Ville. Chemin des Amoureux : les questions de foncier en passe de trouver une solution afin d'v réaliser une VV. Animations et événements nombreux autour du vélo (cartoparties, fête du vélo, balades, challenge du vélo...). Projet de carte des temps piéton à l'échelle de la commune. Débat autour du projet de tramway souvent évoqué ces derniers mois, qui passerait par l'axe principal Carrel/Jaurès. Divers : nombreuses remarques sur le non-respect des aménagements cyclables par les automobilistes et leur entretien. CV, STT.

29 juillet. Balade entre Ronchin et le Canal de la Marque organisée dans le cadre de l'opération Nos Quartiers d'été. CF, CL, JP, JpC, SD.

19 août. Encadrement par l'ADAV d'une balade pour les habitants jusqu'au Parc de la Deûle. L'idée est de montrer les possibilités de sortir de la ville à vélo. MA.

Roubaix

8 avril. Avec *l'Entorse*, encadrement d'une parade à vélo dans Roubaix en présence du maire et de plusieurs de ses adjoints ! À l'issue de la parade, stand d'information, marquage contre le vol, cyclabilité et animation à la *Condition Publique*. JV, MA, MV.

27 avril. SEM Ville renouvelée. Présentation des projets en cours sur la zone de l'Union par des représentants de la SEM. Rappel des études de la MEL en cours sur le secteur dont la création d'un abri V'lille. Solution de partage des vélos pour du rabattement vers le métro à l'étude. STT.

6 juin. GTV. Poursuite de l'étude d'une voie verte sur le quai du Sartel. La continuité cyclable sur le carrefour Alsace/République sera réalisée cet été. La sécurisation des bandes dans les courbes, sur l'av J. Jaurès débutera dans le courant de l'été. Nouvelle étude du projet de réamé-

nagement du carrefour du Fer à Cheval (les travaux débuteront fin 2018). Nouvelle étude des DSC des rues de l'Hospice du Cog Français et Jouffroy avant matérialisation en 2017. Des bandes cyclables suggérées seront réalisées sur le boulevard de Lyon (entre Lacordaire et place du Travail). Les demandes de DSC rues Saint-Maurice et Blanchemaille sont validées par la Ville. Poursuite de l'étude de sécurisation de l'av des Nations Unies avec des pistes cyclables. Eurotéléport, la solution avec les pistes cyclables unidirectionnelles est retenue par la Ville (travaux en 2019). Étude d'un aménagement cyclable sur le giratoire du lieutenant Paul Brunbrouck, de manière à assurer la continuité de la W du Paris-Roubaix. MA.

Sailly-lez-Lannoy

4 avril. Présentation à la Fabrique Citoyenne des actions de promotion en faveur du vélo et de l'écomobilité susceptibles d'être mises en œuvre à Sailly. Échanges sur les expériences réalisées avec d'autres communes notamment en faveur de l'écomobilité scolaire, présentation d'un argumentaire sur le vélo et la marche. MA.

Saint-André-lez-Lille

3 avril. GTV. Stationnement : un budget de 12K€ a été voté comprenant l'achat et la pose de mobilier ; souhait de l'élu en charge des déplacements de le sanctuariser ; passage en revue des sites actuellement équipés et remplacement du mobilier obsolète (principalement des pince-roues) au cas par cas ; l'ADAV présente rapidement la solution de « boîte à pain » en cours de déploiement à Grenoble pour répondre à la demande en zone d'habitat dense. DSC: attente de validation des études par le BE de la MEL; ceux validés lors du précédent GTV seront réalisés pendant l'été. CLPC: étude portant sur l'ensemble des carrefours à feu pour une réalisation prévue l'été, puis bilan après 3 mois pour revenir sur les carrefours non équipés dans un premier temps. SAS: tous les carrefours à feu seront équipés à notre demande, la bande d'amorce n'étant plus nécessaire. Projet structurant : une étude est en cours pour l'intersection av. Tassigny/rue Gambetta/rue du Gal Leclerc. PM, STT.

Seclin

30 mai. IME. animation d'un parcours maniabilité dans le cadre de la clôture du challenge européen du vélo. JP.

Tourcoing

10 juin. Stand d'information avec marquage en partenariat avec la médiathèque. MA, JV, YP.

Villeneuve d'Ascq

6 avril. GTV. Étude des franchissements du bd du Breucq au niveau du bd de Mons et de l'av du Pont de Bois ; projets de DSC sur les rues Saint-Sauveur, des Cottages, de la Crèche, Jules Ladrière, Général Leclerc, nouveau point d'avancement sur le projet Saint-Ghislain-Jean Jaures ; Rue des Fusillés, travail sur la réfection de la piste cyclable et à l'amélioration de sa visibilité dans les traversées... l'ADAV rappelle le manque de protection de la piste cyclable bidirectionnelle entre Anstaing et le château d'eau de Villeneuve d'Ascq (rue Thiers). MA.

29 avril. Encadrement d'une sortie à vélo « à la découverte des cheminements cyclables » pour relier Villeneuve d'Ascq à Lille, MA

11 mai au 26 juin. Animation d'un cycle « apprentissage du vélo et de la mobilité » avec un groupe de CM₁-CM₂ de l'école Picasso dans le cadre des Temps d'Activités Périscolaires. FL, JP, JV, MD.

15 mai au 19 mai. Animation d'un cycle de 4 séances sur le thème « je roule à vélo en sécurité » ponctuées par une sortie auprès d'une classe de CM₂ de l'école La Fontaine. JP, JT, JV.

19 mai au 30 mai. Animation d'un cycle de 4 séances sur le thème « je roule à vélo en sécurité » ponctuées par une sortie auprès d'une classe de CM₂ de l'école Cézanne. JP, JV, MD.

23 mai. Université Lille 1. Stand d'information à destination du personnel sur le campus Cité scientifique. STT.

13 juin. Formation d'animateurs de centres de loisirs de Villeneuve d'Ascq sur l'apprentissage du vélo et de la mobilité auprès d'élèves d'écoles primaires. JP.

15 juin. GTV. Nouvelle étude du projet de franchissement du bd Breucq. Le projet s'appuie sur la réalisation d'un aménagement « modes doux » le long de l'avenue du Pont de Bois, entre la rue Baudouin IX et l'avenue de la Châtellenie, en passant sous le boulevard du Breucq, la réalisation pourrait se faire courant 2018. Franchissement du bd du Breucq au niveau du bd de Mons, état d'avancement du projet qui ne pourra pas voir le jour avant 2020. Les études de DSC pour les rues du Général Leclerc, Jules Ladrière, Saint-Sauveur, de la Liberté, de la Crèche restent en attente de validation par la Ville. Étude d'un DSC rue des Cottages à finaliser. Giratoire Saint-Ghislain-rue Jean Jaurès, les travaux ne pourront démarrer avant 2019. Chemin du Trotte-Menu, demande de l'ADAV d'élargir le cheminement (entre l'allée de la Tamise et le bd de Tournai). Avenue du Pont de Bois, l'ADAV demande à ce que les couloirs-bus + vélos prévus soit réalisés. Rue de la Station, l'ADAV demande de réactiver l'étude. MA.

16 juin. Encadrement d'une sortie à vélo « à la découverte des cheminements cyclables » pour relier les quartiers de la ville.

27 juin. Rencontre du service DD de la Ville pour réfléchir à une évolution des animations de vélo-éducation proposées dans les écoles. L'objectif est d'imaginer un format qui encourage l'utilisation du vélo, non seulement pour la venue quotidienne des



L'ADAV Y ÉTAIT

élèves à l'école mais également pour les trajets en groupe, internes à la vie scolaire. JP, JV, MA.

21 juillet. PDE Haute-Borne. Portage par l'association I-Viatic. Préparation de réponse à l'appel d'offre avec ExTra et Réseau Alliance, l'ADAV se positionnant principalement sur un diagnostic de l'offre vélo et des propositions pour améliorer la cyclabilité du secteur. STT.

31 août. PDE Haute-Borne. Finalisation de la proposition commune dans le cadre de l'appel d'offre. STT.

ANTENNE LENSOISE

21 mai. Natur'à Lens. Stand d'information et rencontre avec un public nombreux et curieux, qui pour une grande majorité ne connaît pas l'ADAV. De nombreux échanges avec des habitants qui souhaitent que leur ville soit d'un meilleur accueil pour le vélo. STT.

22 mai. Stand à destination des scolaires. Visite de plusieurs classes de primaires, de collégiens et de lycéens. Quizz sur le vélo et sa pratique en milieu urbain. STT.

ANTENNE AVESNOISE

AMVS - Agglo Maubeuge Val de Sambre

6 janvier. Séance de travail avec la chargée de mission de l'ADUS et les chargés de mission du SCoT et du PLUI Val de Sambre pour dépôt de nos propositions concernant le PDU de la Sambre. DDx.

2 février. Dans le cadre de l'enquête publique du SCoT, rencontre avec l'enquêteur lors de sa permanence et présentation de notre contribution. DDx.

21 mars. Participation au premier cotech du PLUi de l'agglomération. DDx.

1er et 2 avril. Tenue d'un stand lors du salon Nature et Jardin du Rotary Club. DDx.

28 juin. Participation au Forum public du PLUi organisé par l'Agglo. DDx.

29 juin. Participation à la réunion de restitution d'une enquête Mobilité menée par l'association Egalité des Chances et l'Agence d'Urbanisme. DDx.

Fourmies

26 janvier. Réunion sur le plan vélo de la ville. DDx, MA, OL.

3 juin. Fête du vélo : stand d'information et marquage contre le vol. MA, OL.

La Longueville

21 janvier. Rencontre avec le maire à propos de la transformation de la voie ferrée abandonnée et la création d'une véloroute voie verte du Bavaisis. DDx.

Maubeuge

14 avril. Participation à la soirée des associations organisée par la Ville. DDx.

7 juillet. Participation à la soirée de présentation du dossier de demande de financement pour l'année 2018.

HORS ANTENNE

CAHC - CA Hénin Carvin

11 juin. Stand d'information à destination du grand public dans le cadre de l'événement Bougez vert. STT.

DÉPARTEMENT DU NORD

16 mai : Point sur notre convention de partenariat avant de préparer, ou non, sa reconduction. MA.

14 juin : UT de Valenciennes. Rencontre avec les services pour étudier le projet de réaménagement de la RD 169 à Raismes. L'ADAV valide le principe d'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles au niveau des trottoirs mais demande un renfort de la signalisation en entrée/sortie et au niveau des traversées. Point sur le fonctionnement des CVCB réalisées avec le concours de l'ADAV à Wallers et Wavrechain sous Denain: fonctionnement positif et apprécié des maires concernés. Étude de l'intégration des cyclistes à Auby (RD 120 - déviation de la RD 120) sur le nouveau barreau entre les giratoires de la zone des Près Loribes et la rue du Pont. L'ADAV demande des modifications pour faciliter l'insertion sur les giratoires. MA.

30 juin. Suite à la demande du Département, analyse du projet de voie nouvelle à Saint-Amand-les-Eaux, entre la gare et la route de Roubaix (RD 955) qui comportera des aménagements cyclables et devrait par la suite intégrer le réseau routier départemental. Les marquages et les réinsertions seront revus suite à nos propositions. MA.

22 août. Réunion avec les services pour faire le bilan de notre partenariat et envisager les suites à donner. Sur le principe accord pour le reconduire. Une réunion avec le Vice-Président en charge de la voirie est programmée le 11 septembre. Il est convenu de proposer un nouveau schéma directeur cyclable qui mette en évidence des liaisons entre les principales villes du département et les principaux points durs à résorber. L'idée serait de cibler les investissements sur la sécurisation de points durs sur le réseau départemental (passages obligés sur des RD ou des ponts...) et d'orienter ensuite les cyclistes sur de petites voies tranquilles plutôt que le long d'importantes RD. Ce réseau devra aussi permettre de mettre en réseau les aménagements de type véloroute - voie verte. L'ADAV travaillera ces prochains mois, avec les services, à définir le schéma départemental. MA, STT.

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

24 avril. Réunion avec les services sur différents projets : RD 947 giratoires Hôpital de Lens, aménagements cyclables pour permettre la desserte de l'hôpital en lien avec un BHNS; RD 937 Aix-Noulette, aménagement cyclable entre les 2 giratoires (bidirectionnel dans le sens Aix – Béthune); RD 945 Beuvry - Liaison Béthune- La Bas-

sée, accord pour une piste bidirectionnelle avec un aménagement côté Lycée/Collège pour la liaison des différentes zones génératrices de circulation ; passage à niveau de Dainville, présentation de la continuité de la piste cyclable au niveau du passage à niveau pour accéder à la VV Dainville-Saulty; Busnes, assurer la liaison cyclable vers le chemin de halage et voir quels sont les aménagements envisageables dans la traversée de la commune. MA.

18 mai. Cotech sur l'accessibilité cyclable du collège Mitterrand d'Arras. MA.

1er juin. Cotech sur l'accessibilité cyclable du collège Germinal à Biache Saint Vaast. MA

9 juin. Copil W Angres-Olhain. L'Adav a demandé que l'itinéraire principal passe par Lorette. Cette section entre Angres et Ohlain permettra de poursuivre celle déjà aménagée au sud de Lens. MA.

26 juin. Étaples. Rencontre avec la Ville pour étudier les aménagements susceptibles d'être mis en place pour assurer une liaison cyclable entre la gare et l'EuroVelo 4 qui passe au niveau du port. MA.

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

5 mai. SRADDET. Atelier urbanisme et bâti : tendance de l'artificialisation des terres à la baisse sur le territoire mais il est nécessaire de rester vigilant au regard de la périurbanisation qui ne cesse de croître ; une mesure clé proposée par le GT serait de rendre le cadre de vie des villes plus attractif pour freiner le phénomène. Atelier transport et mobilité : l'ADAV rappelle qu'il lui semble indispensable que la Région pilote un plan régional ambitieux pour le développement du vélo, afin notamment d'atteindre les objectifs fixés dans le Schéma Régional Climat Air Énergie du Nord-Pas de Calais voté en 2015. STT.

13 juin. SRADDET. Atelier intermodalité et armature territoriale. Fait suite aux rencontres territoriales. Atelier sur l'urbanisme commercial: 8000 suppressions de postes liées à l'implantation de surfaces sur des zones périurbaines depuis 2008 en région. L'e-commerce représente actuellement 8% du chiffre d'affaires global et pourrait passer à 25% en 2025. Le vélo est cité à de nombreuses reprises par de nombreux participants comme solution mais nécessite une bonne prise en compte dans les projets pour une meilleure lisibilité pour les usagers et améliorer la cohérence entre les réseaux. STT.

21 juin. Coreter département du Nord. Le vélo est abordé plusieurs fois : l'ADAV rappelle les demandes déjà transmises pour améliorer l'intermodalité TER/vélo (embarquement des vélos, circulation dans les gares et leurs accès extérieurs, stationnement). STT.

31 août. SRADDET. Échanges entre plusieurs associations membres et la MRES afin de proposer une contribution commune qui comprenne les thématiques *Déchets, Numérique* et *Infrastructure*. STT.

22 I'heurOvélO N°85 www.droitauvelo.org







CENTRE RESSOURCE EN ÉCOMOBILITÉ

- 24 avril. Lycée Pasteur à Lille. L'établissement souhaite organiser une rencontre sur la sécurité routière coordonnée par les élèves. Présentation des différentes actions qui peuvent être mises en place. STT.
- 25 avril. Rencontre de la directrice de l'école Defrenne de Lomme en vue de réaliser une fiche bonne pratique sur l'apprentissage de la mobilité avec des maternelles. JP.
- 16 mai. Rencontre avec les parents d'élèves de l'ensemble scolaire Saint-Adrien de Villeneuve d'Ascq qui souhaitent un avis sur leur diagnostic mobilité et leurs préconisations pour favoriser l'écomobilité. JP, MA.
- 22 mai et 5 septembre. Animation d'un GT pour l'organisation d'une rencontre régionale sur la thématique de la mobilité et de l'insertion professionnelle qui aura lieu le 21 novembre à Arras. JP.
- 23 mai. Journée d'échanges du réseau picard pour une écomobilité scolaire organisée par l'association *En Savoir plus*. JP.
- 31 mai. Comité de pilotage du Plan de Mobilité rurale de la Communauté de Communes du Sud-Ouest Amiénois, JP.
- 6 juin. Formation d'animateurs de centres sociaux sur la thématique « promouvoir la pratique auprès d'un public d'adultes ». Co-organisé avec la MEL. JP, JV, MD.
- 7 juin. Présentation de l'offre d'accompagnement et de la boîte à outils du Crem pour la mise en œuvre de PDES auprès de collèges et lycées du bassin d'éducation de Valenciennes. JP.
- 8 juin. Présentation de l'offre d'accompagnement et de la boîte à outils du Crem pour la mise en œuvre de PDES auprès de collèges et lycées du bassin d'éducation de Lille. JP.
- 9 juin. Participation à un comité régional des « rues enfants, rues pour tous » organisé par Rue de l'Avenir à Sainte-Catherine-lez-Arras. JP.
- 19 juin. Rencontre avec l'Union Régionale des Centres Sociaux et la MEL pour affiner le programme des futures formations d'animateurs sur la pratique du vélo. JP.
- 20 juin. Rencontre régionale des acteursrelais de PDES. Bilan et perspectives de la mise en œuvre du partenariat initié avec la DREAL Hauts-de-France pour accompagner la mise en place de PDES dans les collèges et lycées du Nord et du Pas-de-Calais. JP, JV.
- 26 juin. Bilan d'étape avec la DREAL Hautsde-France sur le partenariat concernant l'accompagnement des PDES. JP, JV.
- 27 juin. Remise des prix dans les classes qui ont remporté le challenge de l'écomobilité scolaire : école Fabre d'Eglantine à Pont-Sainte-Maxence, Ecole Primaire d'Oresmaux. JP.
- 28 juin. Analyse du cycle de vie, atelier mobilité MEL. Proposition d'un format de référentiel. Passage en revue des thématiques

- et modifications suite aux échanges. STT.
- 3 juillet. Rencontre avec la référente PDES et de la principale du collège Anne Franck de Lambersart en vue d'une convention de partenariat. JP.
- 4 juillet. Rencontre avec l'association En savoir plus qui anime le réseau picard pour l'écomobilité scolaire en vue de travailler sur une proposition de travail en commun à l'échelle régionale à partir de 2018. JP, MA
- 5 juillet. Remise des récompenses à l'école primaire de Vieux-Mesnil suite à la participation du challenge régional organisé par le Crem. DDx.
- 12 juillet. Rencontre avec le référent PDES et de la principale du collège Gambetta de Lys-lez-Lannoy en vue d'une convention de partenariat. JP.
- 13 juillet. Rencontre avec des responsables du collège Jules Ferry à Anzin en vue d'un partenariat pour la mise en œuvre d'un PDES. JP.
- 1 er août. Rencontre avec le CPIE Villes de l'Artois pour étudier la possibilité d'un partenariat sur la prochaine édition du challenge de l'écomobilité scolaire. JP, JV.
- 1er août. Rencontre avec la responsable du dispositif *Proch'Emploi* au Conseil Régional et de la Direction Régionale de Pôle Emploi pour présenter le projet d'organiser une rencontre régionale sur le thème « mobilité et insertion professionnelle ». JP.
- 6 septembre. GT de préparation des Assises de l'éducation à l'environnement et du développement durable organisées par le Graine Pays du Nord. Le Crem y présentera avec la MEL le challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

SMIRT

- 4 mai. Stand d'information auprès du personnel de la MEL, avec l'équipe de communication du challenge européen du vélo. Présentation de la carte de cyclabilité et des actions de l'ADAV. MV.
- 6 mai. Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité, organisé à la Ludothèque Colette de Tourcoing, dans le cadre du Challenge Européen du Vélo. MV
- 10 mai. Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité, organisé à la bibliothèque de Petite-Synthe à Dunkerque. MV.
- 11 mai. Mise à jour de la cartographie avec le correspondant local de l'ADAV de La Madeleine. MV, OD.
- 13 mai. Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité, organisé à la médiathèque de Saint Maurice Pellevoisin à Lille, dans le cadre du Challenge Européen du Vélo. MV.
- 18 mai. Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité, organisé à la médiathèque Jean Lévy à Lille, dans le cadre du Challenge Européen du Vélo. MV.
- 20 mai. Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité, organisé à la médiathèque de Gravelines. MV.
- 20 mai. Présentation de la carte de cycla-

- bilité lors de la Fête de l'Environnement et des Solidarités à la *Gare Saint Sauveur*. PP. JP.
- 30 mai. Atelier d'initiation à la carte de cyclabilité, organisé à la Médiathèque André Chedid de Tourcoing. MV.
- 6 juin. Réunion des adhérents de Lomme pour présenter la carte de cyclabilité et contribuer sur ce territoire. CH, MV.
- 13 juin. Stand d'information à Lille 3 destiné au personnel : présentation de la carte de cyclabilité.
- 14 juin. Mise à jour de la cartographie avec le correspondant local de l'ADAV de Dunkerque. JV, MV.
- 20 juin. Réunion des adhérents de Cambrai pour présenter la carte de cyclabilité et contribuer sur ce territoire. BC, MV.
- 23 juin. Présentation de la carte de cyclabilité au séminaire « Le vélo dans les villes moyennes » organisé par la CAPSO. MV.
- 6 juillet. Mise à jour de la cartographie avec la correspondante locale de l'ADAV de Ronchin. CV, MV.
- 27 juillet. Repérage de l'Euro Véloroute n°4 (EV4) entre Boulogne-sur-Mer et Calais. HC, MA, MV.

DIVERS

- 11 mai. Étudiante à l'IEP en 4° année travaillant sur la responsabilité sociale et environnementale, souhaite en savoir plus sur les actions de l'ADAV dans le domaine.
- 11 mai. Rencontre avec des représentants de l'IFSTTAR qui travaillent sur les comportements des cyclistes dans la circulation en fonction des différentes situations rencontrées et souhaitent avoir le retour de l'ADAV sur les différentes méthodes qu'ils adoptent pour s'adapter à leur environnement, qu'ils soient débutants, avertis ou confirmés. Objectif: réalisation d'une enquête nationale sur la pratique de la marche et du vélo. STT.
- 11 juillet. MBM. Participation à la sortie vélo trame verte organisé par la MBM, sur la boucle « À la croisée des chemins » mise en place par la CA du Douaisis. MV.
- 27 juillet. MBM. Réunion afin d'échanger sur les travaux de cartographie, ainsi que la relance d'un comité d'itinéraire de la vélo-route du bassin minier. MV.

DROIT AU VÉLO

- 6 mai. Commission vélotourisme. MA, MV. 28 mai. Aide à l'encadrement de la *Caravane vanne*, balade entre Lille et Baisieux ponctuée d'un pique-nique festif organisé par Culture et Flonflons Flandres dans le cadre du festival Wazemmes l'Accordéon. FL, JP, PMe, SW.
- 15 juin. Commission vélotourisme. Présentation de la cartographie des aménagements et des véloroutes. MA, MV.







AGENDA

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 30 septembre à Lille

Broc'à vélos

Dimanche 8 octobre à Hazebrouck

Journée sans voiture

Mercredi 8 novembre à Hazebrouck

Opération éclairage

Samedi 18 novembre à Lille

Commission Vélotourisme

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-

Illustration: couverture de Laurent Libessart Relecteurs: Hervé de Cagny.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Dominique Delcroix, Michel Demasure, Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Philippe Druon, Pauline Eblagon, Patrick Eillum, Lucile H., Patricia Hanssens, Christophe Herlin, Samuel L., François Loiseau, Olivier Leman, Rémi Manier , Yannick Paillard, Jean-François Paré, Bertrand Péro, Judicaël Potonnec, Nathalie Sedou, Sébastien Torro-Tokodi, Mathias Vadot, Julien Vitse.

Les articles parus dans l'Heurovélo sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association Droit au vélo.

Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de nous contacter avant de vous déplacer.

Permanences et marquage des vélos contre le vol tous les mercredis de 15 h à 18 h.

Imprimé sur papier recyclé et encres végétales par les Imprimeries DBPrint. Tirage : 2200 ex.

ENQUÊTE

1er semestre 2017

LES EFFETS DU PLAN DE CIRCULATION LILLOIS APRÈS 1 AN

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

> indice semestriel d'usage du vélo <

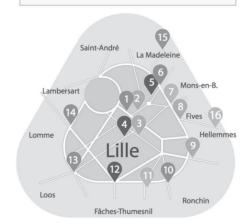
Étude Cerema des données de comptage par les bénévoles de l'ADAV sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille



+32%



calculé avec 13 lignes de comptage ayant des données consolidées et comparables entre le S1-2016 et et S1-2017



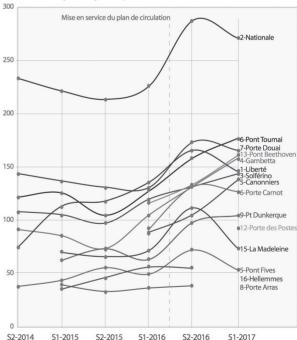
Nombre moyen de cyclistes par heure



en moyenne pour les 13 lignes de comptage

Semestre record sur la moyenne globale de cyclistes/h (138) depuis la mise en place des comptages Adav

Nombre moyen de cyclistes par heure



Données lignes de comptage

sur les lignes de comptage avec des données consolidées (moyenne avec au moins 3 relevés dans le semestre)

5	51-2017	S1-2016	évolution	
1- Liberté	176	127	+ 39 %	77
2- Nationale	271	226	+ 20 %	7
3- Solférino	143	119	+ 20 %	7
4- Gambetta	157	104	+ 51 %	777
5- Canonniers	137	88	+ 56 %	777
6- Porte Carnot	126	91	+ 38 %	77
7- Pont Flandres	210	/		
8- Pont Fives	52	48	+8%	7
9- Pont Tournai	145	135	+7%	7
10- Porte Douai	165	130	+ 27 %	77
11- Porte Arras	/	35		
12- Porte des Poste	s 89	42	+ 112 %	777
13- Pont Beethover	160	115	+ 39 %	লল
14- Pont Dunkerque	e 103	62	+66%	77
15- La Madeleine	73	76	-4%	<u> </u>
16- Hellemmes	/	55		

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

Nos partenaires





















