



**DOSSIER /
REGARDS VERS
LE FUTUR**

**PARLONS VÉLO !
PENSEZ À REMPLIR
LE SONDAGE EN LIGNE**

SOMMAIRE



DOSSIER - REGARDS VERS LE FUTUR / 4-7

Comment Lille est devenue l'île aux cyclistes ...

Métropole Européenne de Lille : hier encore, il y a 20 ans

Vitesse réelle

Une passerelle piétons-cyclistes qui rapproche les Hommes

Définition de l'A.D.A.V. en 2040 : Association Droit Aux Voitures

PORTRAIT / 8

AMÉNAGEMENTS / 8-11

Au feu rouge, on bouge

Visite des équipements cyclables de la ville de Courtrai

Hacker la ville...

VOYAGE À VÉLO / 12-15

Balade de découverte du réseau points-nœuds
du département du Nord

Le vélo en Slovaquie

Petit périple en Norvège

Pourquoi des cyclistes urbains tentent le Lille – Hardelot ?

Interrail ou comment voyager facilement en train, en Europe

DIVERS / 16-20

L'ADAV Y ÉTAIT / 21-28

Dans les antennes

Dans les institutions

AGENDA / 28

ÉVÉNEMENT / 28

ÉDITO

Comme j'étais président de l'ADAV à la fin des années 2010- début 2020, j'ai l'honneur de vous proposer cet éditto de l'Heurovélo qui revient sur les 20 dernières années. Imaginez qu'à l'époque, pour parcourir moins d'1 km, plus de 6 personnes sur 10 utilisaient une voiture personnelle.

Que de chemin parcouru en 20 ans ! Certains nous ont décrits par la suite comme des précurseurs ; je pense que nous étions simplement sortis de notre bulle avant les autres. En effet, à l'époque, la plupart des déplacements se faisaient en voiture. Bien sûr, depuis la création de l'ADAV au siècle précédent, il y avait eu des évolutions : des aménagements cyclables avaient été réalisés et certaines villes commençaient même à apaiser leur circulation automobile en réduisant la vitesse autorisée ou en rendant compliquées les traversées de leur territoire. Les effets de l'abus d'automobile se faisaient pourtant sentir : problèmes de santé liés à la sédentarité, pics de pollution à répétition, augmentation du nombre de piétons tués en ville, centres-villes désertés...

Quand en 2019, nous avons décidé d'écrire des propositions avec nos adhérents pour les candidats aux élections municipales de 2020, nous étions loin d'imaginer que les évolutions que nous avons connues jusqu'alors n'étaient que les prémices de ce qui allait se passer par la suite.

Les plus anciens d'entre vous connaissent la suite : une véritable prise de conscience a rapidement transformé nos habitudes. Ainsi, des mesures courageuses ont permis de diminuer très fortement la place de la voiture au profit des modes actifs de déplacement : construction de pistes cyclables séparées de la circulation automobile, de réseau express vélo, mise en place de zones à trafic limité, mise en œuvre de stationnement vélo plus sécurisé (y compris pour les domiciles) ... De 2 % en 2019, la part modale du vélo dans les déplacements est passée à 20 % en 2025 ! C'est encore faible par rapport à ce que nous connaissons aujourd'hui mais pour nous c'était magique !

Avec le recul, je pense qu'être sorti de notre bulle – de notre voiture – pour pédaler ou marcher nous apportait une autre vision de notre environnement. L'espace public qui était considéré depuis plus de 50 ans comme une route où il fallait faire circuler des voitures (et les stationner) devait, à nos yeux, devenir un espace d'épanouissement de l'individu, un espace à vivre. Cet espace devait permettre aux personnes de se rencontrer et d'échanger, ce qui est impossible quand on se déplace dans une bulle. Développer les modes actifs de déplacement devenait une évidence !

Yannick PAILLARD
Président

DOSSIER

COMMENT LILLE EST DEVENUE L'ÎLE AUX CYCLISTES ...



Dans les années 2020, un tournant s'est opéré pour la ville de Lille, qui a vu sa mobilité évoluer : les Lillois ont progressivement délaissé la voiture individuelle au profit de mobilités actives telles que la marche ou le vélo.

Le premier élément déclencheur de cette dynamique a été la création d'une Maison du Vélo. Située en plein cœur de la ville, ce guichet unique a permis de faire le lien entre habitants, touristes, acteurs du territoire et acteurs associatifs du vélo. Ce lieu, bien visible dans l'espace public, est venu renforcer le pôle multimodal des deux gares et a permis d'inciter les Lillois à pratiquer le vélo pour les usages du quotidien (se rendre au travail, faire ses courses, aller chercher ses enfants ...).

Parallèlement, le programme Alveole, porté par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette, a donné une véritable impulsion au développement des stationnements vélos. Ainsi des espaces pour garer son vélo se sont créés là où il y en avait le plus besoin (logements sociaux, établissements scolaires, universitaires, publics...).

Dans cette continuité, les aménagements cyclables lillois se sont multipliés, permettant aux cyclistes de se sentir plus en sécurité dans le trafic urbain. Ainsi les Lillois les plus craintifs ont fini par ne plus avoir peur de circuler à bicyclette. Ce qui a permis d'engager un cercle vertueux où, plus les cyclistes étaient nombreux dans les rues, plus les autres usagers prenaient l'habitude de leur présence, et ainsi les risques de conflit d'usage se réduisaient. Finalement, les vélos ont pris plus de place dans les rues que les voitures, ce qui engagea les derniers autosolistes à laisser leur véhicule personnel hors de la ville. En effet, rouler

dans Lille avec une voiture était devenu une perte de temps et d'énergie considérable.

C'est ainsi que dans les années 2030, une autre page a été tournée lorsque la totalité du centre-ville et du Vieux-Lille sont devenus une gigantesque aire piétonne. Les anciens parkings automobiles souterrains qui s'y trouvaient se sont ainsi transformés en immenses garages à vélos sécurisés.

De cette manière, Lille, autrefois ville congestionnée et polluée s'est vue transformée en la ville apaisée, favorable à la mobilité active que nous connaissons aujourd'hui.

Cette « île aux cyclistes » qu'est devenue Lille n'est toutefois pas insulaire et isolée, puisque parallèlement au développement des modes actifs dans la ville, l'intermodalité a été privilégiée : dans toutes les gares de la région on a vu naître des garages à vélos couverts et fermés. En outre, les TER ont changé de visage, avec dans chaque train un wagon entier dédié au stockage de vélos. Ce qui a permis de faciliter les déplacements pendulaires de nombreux travailleurs.

Ainsi, il y a une vingtaine d'années, les Lillois ne connaissaient pas encore ces défilés colorés de vélos classiques, cargos, triporteurs, vélos à assistance électrique et vélos pliants que nous observons chaque jour dans les rues lilloises. Une véritable culture vélo est aujourd'hui instaurée, elle s'est notamment développée grâce à la réalisation de nombreuses actions pédagogiques des années 2020 qui ont ciblé toutes les couches de la population. •

Amandine Gabriels, 2040.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE : HIER ENCORE, IL Y A 20 ANS

Depuis 2020, le territoire de la métropole européenne de Lille a beaucoup changé. Pour les moins de 20 ans qui ne peuvent pas connaître ou pour ceux qui ont oublié, quelques petits rappels.

À l'époque, le « boulevard périphérique de Lille », long de 32,6 km, était le troisième le plus embouteillé de France. Une partie des tronçons voyait passer plus de 100 000 véhicules par jour entre des quartiers de la ville de Lille. Certains imaginaient le recouvrir ou mettre en place un péage (positif ou négatif) pour diminuer sa fréquentation. Lois sur le ferroutage, amélioration des transports en commun, développement massif du vélo, construction de logements pour accueillir les réfugiés des villes « sous les eaux » de notre région... 20 ans plus tard, ce périphérique n'est plus qu'un lointain souvenir. Des noms de résidences ou de rues sont néanmoins là pour nous rappeler ce passé pas si lointain que ça : résidence du Petit Contournement Est, résidence de l'Aire de service du Barœul, piste cyclable de l'Échangeur...

Un autre exemple est le parc du Grand Boulevard. On imagine mal qu'avant d'être le plus long parc de France, on avait ici une autoroute urbaine longue de 15 km où passaient plus de 50 000 voitures par jour sur 8 voies de circulation par endroits. Une piste cyclable existait déjà avec deux tronçons : Lille-Roubaix et Lille-Tourcoing. Malheureusement, sa largeur avait été réduite depuis sa création en 1909 et il y avait de trop nombreuses intersections avec le flux automobile, ce qui la rendait compliquée à utiliser sur toute sa longueur (près de 30 intersections à feu entre Lille et Tourcoing). La transformation de cette piste en voie express vélo entre 2020 et 2025 a multiplié par 15 son utilisation en 5 ans et a d'autant fait baisser la circulation automobile. On pense aujourd'hui que la décision d'y créer les premiers axes du réseau express vélo « Ilovelo » a été un facteur déclenchant de transformation du boulevard en parc quelques années plus tard. D'autre part, dès l'origine, le boulevard avait également été conçu pour accueillir les promeneurs mais il était devenu trop bruyant et difficile à traverser pour être attractif. En outre, les deux lignes de tramway existaient déjà mais étaient en surface. Le tramexpress, qui a succédé au tramway a été totalement enterré en 2030. Aujourd'hui, les deux pistes cyclables voient passer près de 200 000 cyclistes par jour et on peut constater que le parc, avec ses commerces et ses aires de jeu de proximité ne désemplissent pas.

À la fin des années 2010, Santé Publique France avait publié une étude qui montrait que la pollution causait 1 700 morts prématurées par an sur la métropole lilloise. Grâce à la politique volontariste de la MEL et des communes pour mettre un véritable coup d'accélérateur au développement des mobilités actives dès 2020 (cela paraît normal aujourd'hui mais les décisions prises à l'époque étaient courageuses), et aux lois de luttés contre le dérèglement climatique, plus personne ne meurt prématurément aujourd'hui à cause de la pollution.

Enfin, dans les années 2020, la majorité des personnes qui se rendaient au travail à Lille le faisaient en voiture. Le développement du TER en complémentarité avec le vélo, puis du RER, associé au moratoire national sur l'étalement urbain a complètement rendu caduque la nécessité de se déplacer en voiture dès 2035. Qui voudrait aujourd'hui se rendre en voiture à Lille ?

Yannick Paillard, mars 2040



VITESSE RÉELLE

La pente est favorable à présent qu'elle a laissé derrière elle la côte des 4 chemins. Elle se laisse gagner par la vitesse, observe au large le patrimoine majestueux de la ville de Saint-Omer.



En contrebas, les vestiges d'un hypermarché piquent un peu les yeux. De l'époque où sa famille fréquentait ce genre d'endroits, seules des images en vrac reviennent : lumières, gens, bruit. Des affiches tapageuses incitant à acheter des produits dont on n'a pas l'usage. Des parkings, aussi, avec beaucoup de voitures dessus et peu de personnes dedans. Des parkings vides le dimanche après-midi et sur lesquels elle a appris à faire du vélo.

Amina jette un coup d'œil rapide dans son rétroviseur et vérifie la stabilité de son chargement. Sa remorque est plus remplie qu'à l'accoutumée. Les affaires ont été bonnes au marché de Longmarais-les-Arcs. Il lui faut encore 3 minutes avant d'atteindre Wizernelle. Assurément, on va l'accueillir avec le sourire lorsqu'elle aura rejoint sa communauté.

La commune libre de Wizernelle est à présent l'une des villes les plus densément peuplées du territoire audomarois. Cela se traduit par une rue principale congestionnée aux heures de pointe. Le maire, Thibaut Kuehn, s'est engagé à régler ce problème dans le courant du mois. On parle de réserver l'une des six voies cyclables aux triporteurs et autres vélos-cargos, ce qui génère le mécontentement des trottinettes. Un autre levier serait de limiter la vitesse à 15 km/h, mais les

vélos-couchés craignent pour leur sécurité.

Réduire une partie des trottoirs n'est en tout cas absolument pas envisageable. Les piétons sont intouchables, tout le monde le sait. Chacun a encore en tête l'incroyable accident du mois dernier : une poussette a été heurtée par un gyropode. Sans séquelle pour l'enfant, mais les parents, eux, demeurent choqués : « pour une fois qu'on n'utilise pas l'écharpe de portage... »

Pour Amina, le plus simple serait sans doute d'interdire les attelages hippomobiles en zone urbaine. Tout le monde le sait : les chevaux ont peur des vélos. Mais un autre argument pousse : il paraît qu'on n'utilise pas assez le transport fluvial. C'est en tout cas ce que lui a dit Bennett la dernière fois qu'elle l'a vu. Bennett roule sur un véritable monstre : roues de 32,5 pouces, braquet de 55/11. Il veut bien prêter son joujou à qui l'écoute déblatérer. Et pour avoir le plaisir de tester l'engin, Amina a accepté ces conditions.

Amina sourit. Lors d'une veillée communautaire, Priscilla, l'une des plus anciennes du groupe, a apporté un témoignage singulier. « Avant, on étouffait sous les gaz d'échappement. Aujourd'hui, le principal problème, c'est de savoir si les cyclotaxis ont le droit de rentrer dans les villes ou bien s'ils doivent se cantonner aux véloroutes. Certains pensent que je radote quand je parle du temps d'avant. Mais à l'époque, on amenait ses enfants à l'école en voiture. À l'époque, les restaurants les plus importants étaient conçus pour que les clients mangent au volant de leur voiture... On n'imagine pas cela aujourd'hui, parce que cela ne se conçoit que si la norme c'est la mondialisation et des déplacements à plus de 100 km/h sans produire d'effort. Aujourd'hui, la norme, c'est la proximité et le déplacement doux. Le monde d'aujourd'hui se comprend donc à vitesse douce. »

Et tandis qu'elle passe le panneau d'entrée de Wizernelle, Amina se dit que la vitesse douce est la bonne allure pour vivre et comprendre le monde. La vitesse douce, c'est en fait la vitesse du réel. •

Laurent Fayeulle

UNE PASSERELLE PIÉTONS-CYCLISTES QUI RAPPROCHE LES HOMMES

C'est au 17^{ème} siècle qu'est né le Fort Philippe à l'ouest de Gravelines. Devenue autonome de Gravelines en 1881, la commune prend le nom de Grand-Fort-Philippe. Elle se trouve à quelques dizaines de mètres de Petit-Fort-Philippe, quartier de Gravelines, dont elle est séparée par le chenal de l'Aa.

À pied ou à vélo, il fallait soit prendre la canote (d'avril à octobre) pour parcourir une trentaine de mètres, soit parcourir près de 6 km pour relier les 2 communes.

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, il était bien question de créer un pont entre les deux « Forts » mais ce sujet était devenu une arlésienne jusqu'en... 2019 quand la décision fut prise de créer une passerelle piétons-cyclistes.

Réalisée en 2022, cette passerelle a très vite été plébiscitée par les habitants des deux cotés de l'Aa. Dès 2023, on a enregistré le premier mariage entre un Grand-Fort-Philippoise et une Petit-Fort-Philippoise. Sur le parcours de l'Eurovélo 4, la passerelle enregistre aujourd'hui quotidiennement près de 12 000 passages de cyclistes et piétons par jour. •



YP, mars 2040

DÉFINITION DE L'A.D.A.V. EN 2040 : ASSOCIATION DROIT AUX VOITURES

Face à la disparition presque totale de l'automobile, une association des derniers irréductibles de l'automobile s'est créée. En effet, les places de la voiture et du vélo se sont inversées sur les routes.

Les derniers automobilistes irascibles réclament :

- La disparition des barrières pour casser la vitesse qui les obligent à descendre deux fois de véhicule pour les ouvrir et les refermer.
- La suppression des stops et balises jadis dédiés aux vélos à chaque carrefour.
- La création et l'élargissement de bandes et de pistes «voitables» à l'approche des ronds-points.
- La fin de l'interdiction de rouler à plus de 25 km/h en tout lieu et en toute circonstance.
- La fin de l'obligation de covoiturer avec un véhicule plein.
- L'autorisation de rouler seul en voiturette biplace électrique* munie de portières.
(Les modèles plus spacieux et fermés sont interdits d'utilisation)

«J'ai rêvé d'un autre monde...». C'est un rêve, un souhait, un vœu... Et si c'était vrai ! ... •

Jean Marie Casier - Arras

PORTRAIT

Bonjour à tous,

Je suis fraîchement arrivée à l'ADAV début septembre, en tant que chargée de projets et d'animations, afin de renforcer l'équipe de salariés. Mes principales missions sont des actions d'animations et je travaille aussi sur le CREM (Centre de Ressources en Ecomobilité). Issue d'une formation en urbanisme et aménagement du territoire, je me suis orientée vers les questions de mobilités, ce qui m'a permis d'arriver à l'ADAV aujourd'hui et de défendre la pratique du vélo au quotidien. •

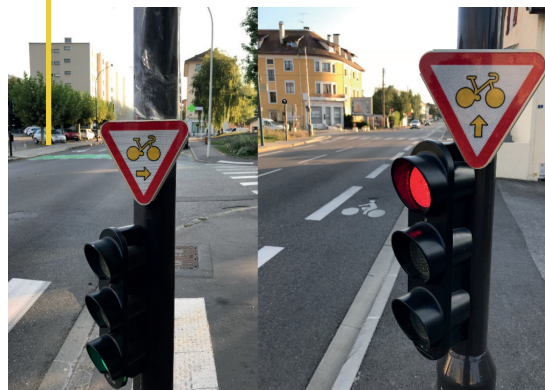
Amandine GABRIELS



Le 18 mars 2040, l'association « 40 millions d'automobilistes » a voté de nouveaux statuts pour se renommer en « 40 automobilistes », ce qui est maintenant beaucoup plus proche de la réalité ! Rappelons que son ancien délégué général, autrefois à la solde du lobby automobile et s'opposant à toute mesure en faveur de la sécurité routière, avait complètement changé de braquet en 2022 après avoir appris à rouler à vélo sur invitation d'une association FUB !

YP mars 2040

AU FEU ROUGE, ON BOUGE



De tout temps, nous avons connu des piétons et des automobilistes pestant contre les cyclistes qui « roulent n'importe comment ». Leur tort ? Utiliser les trottoirs (ce qui peut gêner les personnes à pied) ou encore ne pas respecter les feux tricolores (ce qui peut vexer ceux qui les respectent voire être dangereux si des usagers de la route ou des gens sur les passages piétons dans leur bon droit se font refuser la priorité).

Sur ce dernier cas, des avancées notables ont eu lieu ces dernières années. Un décret et des arrêtés ministériels, datés de 2010, 2012 et 2015, ont progressivement donné la possibilité puis développé les modalités pratiques pour les collectivités territoriales d'installer les « cédez-le-passage cyclistes ».

Il s'agit pour le cycliste arrêté par un feu rouge de le franchir, sans être prioritaire. L'autorisation est matérialisée généralement sous le feu tricolore par un petit panneau triangulaire tête en bas sur fond blanc et bord rouge (cédez-le-passage) avec au centre un logo vélo jaune et en dessous une ou plusieurs flèches jaunes. Ce sont ces flèches qui permettent d'indiquer au cycliste quelles sont les directions autorisées. Par exemple, dans le cas d'une flèche droite, le vélo peut aller dans cette direction, il ne doit donc pas poursuivre sa route à gauche tant que le feu n'est pas au vert.

Ces outils sont très efficaces par exemple pour lutter contre les risques d'accident créés par les véhicules lourds tournant à droite car disposant d'un champ visuel incomplet. Ils sont également très utiles pour les utilisateurs de mobilité active dont les temps de déplacement voient ainsi leur

VISITE DES ÉQUIPEMENTS CYCLABLES DE LA VILLE DE COURTRAI

Organisée par
Frédéric Devred (FD)
le 21 septembre 2019.

durée diminuer. L'usage de ce dispositif, couplé aux double-sens cyclables et autres sas cyclistes, contribue à faire du vélo le mode de déplacement le plus rapide en milieu urbain. Sans même compter ceux qui roulent avec l'assistance électrique.

Nous voyons de plus en plus de panneaux de ce type dans nos villes et villages. Cela permet à tous les usagers de la route de bien comprendre le fonctionnement. L'opinion publique ne déchiffre pas encore suffisamment bien ce dispositif mais avec le temps et leur nombre, il y aura une démocratisation. Cela normalise aussi des situations ubuesques (notamment dans le cas de pistes cyclables qui se prolongent de part et d'autre d'un feu de signalisation) et renforce la nécessité de se conformer strictement au code de la route : maintenant que l'on officialise certains usages, il devient évident que les écarts restants sont bien punis. Et comme cela, dans le suivi de toute réglementation en place, tout le monde se respecte, le cycliste met moins de temps pour ses trajets et se sent en meilleure sécurité.

<https://droitauvelo.org/Cédez-le-passage-cycliste-au-feu-un-film-explique-les-nouveaux-mouvements-autorisés>

Cédez-le-passage cycliste au feu : un film explique les nouveaux mouvements autorisés, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), 7 juillet 2017. •

Vincent PHILIPPS

**Le géant allemand du cycle
Volksfahrrad embourbé dans un
scandale de fraude au contrôle
braquet. Il avait mis en place
des équipes clandestines
qui changeaient les plateaux
de leurs vélos après le passage
au contrôle braquet.**

Luc Religieux, 2040.



FD et deux autres membres de l'ADAV sont partis de Lille en train avec leur vélo pliant. FD pour sa part a loué un vélo au niveau de la gare.

Nous, nous avons pris le parti de faire la route à vélo depuis Tourcoing, nous étions 5 à l'aller.

Une fois la frontière passée, on se retrouve rapidement sur des voies apaisées pour circuler à vélo. Nous pique-niquons en arrivant à Courtrai puis Aurélie prend la route du retour. Nous retrouvons le groupe de Lille à la gare de Courtrai vers 14h.

Départ pour une découverte très instructive.

FD nous fait immédiatement sortir de la ville pour aller en périphérie nous montrer le fonctionnement du système des points nœuds (knooppunten) que l'on retrouve dans toute la Flandre et aux Pays-Bas, il en profite aussi pour nous montrer certains équipements d'infrastructure :

- une chaucidou : une voie à double sens de faible largeur avec une bande cyclable de chaque côté. Les autos doivent rouler sur les bandes cycles pour se croiser mais les cyclistes sont toujours prioritaires,
- un passage latéral sous la route pour éviter l'intersection,
- des couleurs vives pour bien identifier certains espaces aménagés, par exemple au niveau d'intersections,
- d'anciens chemins de halage transformés en

...

voies cyclables,

- des zones de circulation mixtes où les cyclistes sont prioritaires sur les autos. Nous avons observé ce type d'équipement à l'entrée de Courtrai et en plein cœur de ville.

Enfin, retour en ville. Passage par un superbe pont qui serpente au dessus de l'eau et qui est réservé aux piétons et aux cyclistes. Dès ce moment, ce sont des équipements de ville que FD nous fait découvrir :

- deux ponts, que nous avons empruntés, où les voies cyclables, totalement indépendantes, semblent avoir été rajoutées à des ouvrages d'art préexistants,
- des panneaux réservant l'accès en voiture aux seuls résidents et apaisant de fait la circulation,
- un passage souterrain avec un escalier et un rail muni d'un tapis roulant pour faciliter le passage avec son vélo,
- une zone mixte limitée à 30 km/h avec priorité aux cyclistes,
- un autre type de zone mixte, le marquage vélo est bien au milieu de la chaussée afin de bien montrer que la priorité est aux vélos,
- le parking vélos, couvert, devant la gare où il y avait des centaines de vélos et où on trouve des gonfleurs en libre service,
- un compteur à vélos dans une rue passante. Ce jour-là, déjà plus de 2 000 passages vers 17h et environ 800 000 depuis le début de l'année,



- on retrouve des points-nœuds en ville, et on voit que c'est également un élément de développement touristique,
- enfin, petit tour dans un centre commercial. On voit que le vélo est le bienvenu, ascenseur dédié et parking intérieur.

Conclusion : une très belle journée ensoleillée, énormément de monde en ville et très peu de voitures, les gens ont l'air heureux, la ville est apaisée et vivante, très peu bruyante, les commerçants ont l'air d'y trouver leur compte, je ne crois pas avoir vu de vitrine baissée, en tout cas ça ne saute pas aux yeux comme à Tourcoing, bref une ville à prendre en exemple quand on sait que c'est une ville qui compte environ 75 000 habitants, donc assez comparable à Tourcoing et qui, il y a 20 ans, n'était pas du tout une ville cyclable.

Merci à toi Frédéric pour cette belle balade.

SG, Adhérent ADAV de Tourcoing

HACKER LA VILLE...



Si le terme “hacker” est souvent adossé à l'exploitation de failles informatiques en vue d'améliorer un programme informatique ou extorquer de l'argent à une victime, ce terme m'est apparu lors de la lecture d'un article du Monde “hacker la ville”, ou comment se réappropriar l'espace urbain.

L'article en question donne la parole au designer Geoffrey Dorne, auteur du livre “Hacker citizen”.

Alors que la “smart city” est considérée comme l'alpha et l'oméga de la ville de demain, l'auteur préfère une forme différente, une ville plus lente,

ralentie, permettant aux citoyens de s'arrêter, de regarder, d'échanger... C'est la "low city" et ce terme a parfaitement résonné en moi.

MAIS ALORS, COMMENT SE RÉAPPROPRIER L'ESPACE URBAIN À ARMENTIÈRES ?

Là encore, c'est un article, de blog cette fois-ci, qui va allumer l'étincelle ! C'est en découvrant dans ma veille quotidienne, en mai dernier, ce titre, la plate-forme pour vélo, qu'instantanément ma curiosité a été piquée.

J'y découvre que la Ville de Rotterdam, qui a reçu un prix de l'innovation en 2018, utilise des "fietsvlonders", littéralement traduit par "rampes à vélos", pour vérifier la pertinence de l'installation d'arceaux à vélo. À la demande de particuliers, d'entrepreneurs ou de commerçants, une plate-forme est installée sur une place de stationnement pour voiture durant 3 à 6 mois. Cette période doit permettre de vérifier que les arceaux sont utilisés et, si tel est le cas, la plate-forme est retirée et remplacée par des emplacements vélos.

QUID DU STATIONNEMENT VÉLO EN VILLE ?

Le Maire m'a confié, pour cette année 2019, la mission de "référent vélo" afin d'animer mais également de construire une stratégie cyclable pour le territoire et cet article faisant la promotion de cette plate-forme, est tombé à point nommé.

Les cyclistes que j'ai rencontrés dans le cadre des portraits que je publie depuis le mois de janvier, sont unanimes sur un point : le manque de places de stationnements pour les vélos. S'il est aisé de positionner des abris et des arceaux dans les lieux clairement identifiés (cimetière, centres sociaux, bâtiments municipaux...), il est moins évident de déterminer les emplacements dans la rue.

Au même titre, lors d'événements sportifs, culturels ou lors de vide-greniers, les cyclistes n'ont généralement pas de parcs dédiés, ni même d'arceaux disponibles.

DU "LOW CITY" AU "LOW TECH" IL N'Y A QU'UN PAS !

C'est à ce moment qu'intervient Fabrice, mon collègue serrurier au service technique. Après lui avoir expliqué le concept, lui avoir montré des photos de la plate-forme néerlandaise, il s'est attelé à dessiner un plan et à faire les devis nécessaires pour acheter les matériaux : du métal, de l'aluminium et du bois imputrescible.



La plate-forme est divisée en deux parties pour faciliter son transport et les arceaux sont démontables pour simplifier le stockage. Ses dimensions correspondent à celles d'une place de stationnement voiture, à savoir 4 m sur 1,80 m.

Totalement créée en interne, pour un coût inférieur à 900 € et, de fait, parfaitement réparable par les collègues si elle devait subir des dégradations, cette plate-forme entre parfaitement dans l'approche "low tech". Le modèle est répliquable et pourrait être totalement "open source" si la municipalité faisait le choix d'ouvrir à tous les plans et la technique de fabrication.



Pour ce qui est du nom donné à cette plate-forme, le choix s'est porté sur {dé}PLAC'OVELO des places qui se déplacent pour les vélos... •

Anthony FAGOT

BALADE DE DÉCOUVERTE DU RÉSEAU POINTS-NŒUDS DU DÉPARTEMENT DU NORD



Au cours de cette balade, nous avons exploré le tout premier réseau points-nœuds vélo de France, créé et inauguré par le département du Nord cette année et connecté avec les réseaux belges.

Il s'agit d'un système de maillage, que l'on peut préparer à partir de la carte « Vallée de la Lys et Monts de Flandre » disponible au local de l'ADAV (6 euros pour les adhérents, au lieu de 7) et dans les offices de tourisme du secteur. Les cyclistes peuvent alors créer leurs propres itinéraires via un réseau de jonctions numérotées, empruntant en majorité des routes peu fréquentées.

Pour plus d'information :
www.jadorelenord.fr/premierreseauvelo.html

René Fauvergues de l'antenne d'Hazebrouck nous fait le compte rendu :

Belle journée presque ensoleillée pour cette sortie depuis la gare d'Hazebrouck (19) avec accueil de la vingtaine de cyclistes en provenance du Béthunois, de Lille et de ses environs, de l'Audomarois et bien entendu d'Hazebrouck. Nous avons suivi les points-nœuds direction la Motte-au-Bois (20, 25, 24, 40, 39, 49) en traversant

la forêt de Nieppe à 2 endroits différents (48, 37) pour rejoindre ensuite Haverskerque (22) puis passer par le pont piétons au-dessus de la Lys pour ensuite la suivre par l'Eurovélo 5 (26, 27) jusqu'à Thiennes (02), Boeseghem, les Ciseaux (68), la Belle Hôtesse (belle montée ! 69, 52) et enfin Sercus (51, 93), lieu d'accueil pour le déjeuner au très beau jardin du Lièvre. Il était déjà 14h, les estomacs ont apprécié le repas sorti du sac et la bière qui nous attendait, grâce aux bons soins d'Éric. Dans les jambes quelques 36 kilomètres. Le café pris, il était temps de repartir, il nous restait une bonne dizaine de kilomètres... la petite pluie fine faisant son apparition. Certains sont repartis directement, d'autres en suivant plus ou moins les points-nœuds vers la gare. Tout le monde était rentré avant la forte averse.

Entendu durant la balade : vraiment un très beau parcours, une belle région et suivre l'Eurovélo 5 quel régal !

Merci à Véronique Fafeur et à Éric Maquet pour l'organisation. •

Véronique Fafeur



LE VÉLO EN SLOVAQUIE

Ne pas confondre avec la Slovénie, comme ces officiels américains qui ont atterri à Ljubljana !

PETIT PÉRIPLÉ EN NORVÈGE

Les pays au nord-est de la France ont souvent la réputation d'être en avance sur l'usage du vélo. Après avoir visité les Flandres, les Pays-Bas et le Danemark, j'ai pu le constater également en Norvège en juin dernier.

Au-delà du charme fou de ce pays (hors sujet ici !), j'ai observé une installation que je n'avais encore jamais rencontrée : un ascenseur à vélos. Il est situé à Trondheim. Ce serait à la fois le premier et le seul au monde ⁽¹⁾. L'utilisation est gratuite et assez simple ⁽²⁾ :

- poser son pied sur la rampe ;
- appuyer sur le bouton ;
- se laisser pousser.



Il a été installé pour faciliter les déplacements vers la ville haute. La version actuelle a été mise en place par Poma, une société française ⁽³⁾. Bon à savoir et peut-être utile pour certaines routes françaises.

De manière générale, les aménagements sont nombreux pour le stationnement (et parfois très jolis à l'image des accroche-vélos de Stavanger). Nous croisons régulièrement des cyclotouristes (dont un très courageux au niveau du cercle polaire, c'est assez isolé). Les vols semblent peu nombreux (les vélos ne sont pas tous attachés). La circulation est très apaisée. •

S. Picavet



RÉFÉRENCES WEB:

- (1) https://en.wikipedia.org/wiki/Trampe_bicycle_lift#cite_note-DailyMail-2
- (2) www.youtube.com/watch?v=zipZ5kwhFfs
- (3) www.poma.net/en/solutions-2/products/cyclocable-2/

Ce petit pays limitrophe de l'Ukraine ressemble au Jura suisse et nombre de villes ont une architecture austro-hongroise très plaisante.

J'ai été surpris d'y trouver le vélo presque mieux développé qu'en France : les Eurovéloroutes 4, 6 (Loire-Danube), 11 et 13 la traversent, on peut facilement mettre son vélo dans les trains – dans chaque voiture il y a place pour 2 à 5 vélos ! –, et même dans des petites villes on trouve des aménagements cyclables. La capitale Bratislava a un

système de Vélos Libre Service et plusieurs loueurs de vélos. Dans le centre ville pavé de Košice, les cyclistes ont même droit à une belle bande de roulement qu'on serait bien en peine de trouver dans nos villes nordistes !

Une destination à recommander, trop peu connue des Français. •

Gilles Laurent

POURQUOI DES CYCLISTES URBAINS TENTENT LE LILLE – HARDELLOT ?

C'est l'idée folle de Luc : lancer une équipe. Il attend 20 cyclos. Nous serons 70, dont 18 femmes. 35 inscrits à l'entraînement. Les traces GPX sont envoyées à chacun. RDV est fixé à la MRES. Le jour J, ce sera départ à 6 heures. Lille – Hardelot nécessite un minimum d'heures de selle pour parcourir 157 km et 1400 m de dénivelé.

L'entraînement c'est 12 à 18 participants le samedi. Il est parfois difficile de se lever tôt, avec des météo incertaines. Nous commençons piano, apprenons à nous alléger et pédaler en rythme. 14 ont déjà tenté l'aventure. La majorité n'a jamais participé ; c'est un défi personnel. On roule pour le plaisir de pédaler, avec une pointe de masochisme, pour être en groupe, pour aller à la plage, et par militantisme. Fièrement on portera le maillot « **DROIT AU VÉLO, TOUS LES JOURS** ».

Des distances de 60, 80 puis 100 km. Sans relief au début puis crescendo avec les bosses (Mons-en-Pévèle, Mont des Cats, Mont-Noir, Mont Saint-Aubert, Côte de Trieu, de l'Enclus). Contre vent, soleil, ondées, grêlons, frimas du matin, chaleurs du midi. Seulement 4 crevaisons en 10 sorties !

Les parcours sont variés, adaptés à un profil de novices. On fait de belles découvertes, dont la dernière, les points-nœuds, donne envie de récidiver. L'ambiance est sympathique, on s'attend, on s'encourage, on s'entraide. Il est agréable de se laisser guider dès potron-minet à la découverte de chemins verdoyants.

lille-hardelot.com, donne toutes informations sur la balade, conseils techniques, alimentaires, difficultés du parcours, logistique.

L'horizon à perte de vue se substitue à l'univers étriqué de la ville. Les rares usagers des chemins sont courtois, complices ou admiratifs, aucune agressivité. Juste le rythme serein du pédalage, regard émerveillé sur l'horizon, poumons grands ouverts, cœur apaisé.

Rien à voir avec notre pratique urbaine où la lutte est permanente pour défendre son bout de macadam, sa place, sa liberté de circuler. À nous les grands espaces. Nous allons nous étonner. Nous allons nous surpasser.

Merci à Luc d'avoir lancé ce défi, d'avoir constitué l'équipe, et veillé au grain en partant à la recherche des égarés, lui qui rêvait de nous entraîner à sa suite à 25/30 km/h. Merci à Luc, Frazou et Cédric, qui ont concocté les parcours et nous ont emmenés vers ce qui nous semblait inaccessible.

On a fait 830 km ensemble, et on conserve des tas de souvenirs, comme ce pot chez l'habitant après les bourrasques de grêle, ou ces regards brillants d'avoir vaincu du 13%. Les accros souhaitent poursuivre l'aventure au delà de Lille – Hardelot. **On y croit. On y a pris plaisir, et on en redemande.**

Geneviève Saintobert

QUI SONT CES ADAVIENS UN PEU FOUS ?

Ils ont de 28 à 70 ans (mais ils ne les font pas). Ils vivent majoritairement dans la MEL, des urbains purs et durs qui rêvent de s'évader. Le vélo est pour eux source d'inspiration, nombreux l'utilisent pour le boulot, sur des distances de 5 à 40 km. Beaucoup pratiquent le voyage à vélo, d'autres sont cyclotouristes ou sportifs. Ils sont passionnés et ont plusieurs vélos, ville, route, course, VTC, VTT. Le pliant rencontre un certain succès. Le VAE semble boudé.

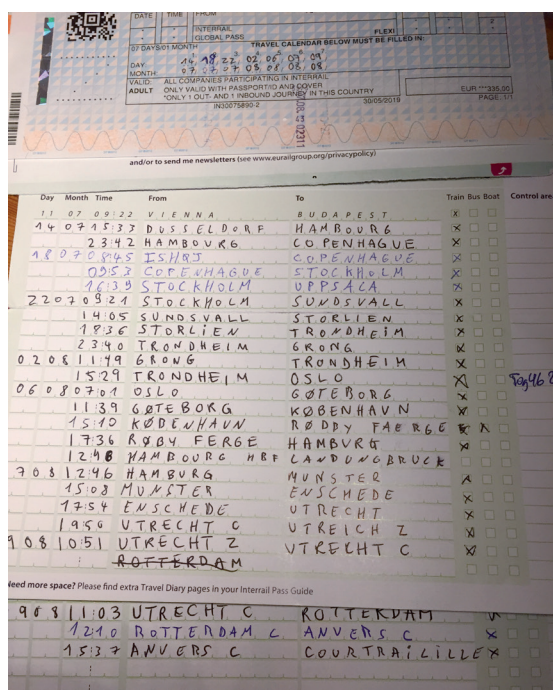
Le novice s'inscrit par bravade, avec une touche d'inconscience. Vient le jour de l'entraînement. Quelques tours de pédale et toute appréhension s'envole. Le chant des oiseaux remplace le vrombissement des moteurs. Les fragrances printanières supplantent les émanations mortifères ou létales des véhicules motorisés.

Suite au succès du film d'animation Vélo, les studios Walt Disney travaillent déjà sur la production de Vélo 2. Gros Braquet, dans ce nouveau volet, partira sur l'EuroVelo6. Il y rencontrera une famille de vélos cargos et se nouera d'amitié avec Gros Volume, un jeune triporteur.

LR, 2040.

INTERRAIL OU COMMENT VOYAGER FACILEMENT EN TRAIN, EN EUROPE

Nous avons pour habitudes de voyager régulièrement en Norvège. S'y rendre depuis la France est un vrai défi. Outre l'usage de l'avion, nous avons testé plusieurs combinaisons, bus – train – ferry, il nous tardait de faire l'ensemble du voyage en train.



La difficulté du voyage en train sur de longues distances, réside dans sa planification et la réservation de tous les billets, surtout pour traverser 6 pays aller-retour (Belgique / Pays-Bas, Allemagne, Danemark, Suède et donc Norvège) pour un total de 23 trains et plus de 5 000 km !

Au lieu de nous casser la tête à réserver en avance chaque trajet, nous avons acheté un passinterrail, permettant de voyager de manière illimitée pendant 7 jours, répartis sur une période d'un mois, dans tous les pays européens. Nous avons donc voyagé au gré de nos envies, sachant que nous pouvions monter dans n'importe quel train. Le jour où l'on décide de voyager, il suffit juste d'écrire son trajet dans la grille, fournie avec le ticket.

Toutefois, nous avons dû réserver en avance certains trajets, comme les trains de nuits,

engageant un surplus qui s'ajoute au prix du passInterrail. Les réservations peuvent être faites directement sur le site.

Pour planifier nos trajets, nous avons utilisé l'application mobile gratuite «Rail Planner» fournie par Interrail, les horaires indiqués sont fiables et l'application fonctionne hors ligne : oubliez Ouisncf !

Le pass et l'appli en poche, nous avons fait un formidable voyage, à la découverte de pays que nous connaissons trop mal. Vivement l'été prochain, cela nous a donné envie d'embarquer nos vélos (pliants) ! ;)

Mathias & Marte

www.interrail.eu/fr

Les 24 km du Mans : M.Anceau remporte pour la seconde fois la course de lenteur des 24 km du Mans en battant son précédent record avec un temps de 37h28'13. Le coureur a même réussi à battre un autre record pendant cette course de lenteur : il est resté en position stationnaire au milieu de sa course pendant 5h33 pulvérisant le record détenu depuis 1965 par le japonais Tsugunobu Mitsuishi (5h25). L'Alsacien en aurait même profité pour manger une choucroute et reprendre des forces.

LR, 2040.

Le capitaine de l'équipe de France de football a été interpellé à contresens sur une véloroute express au guidon de son Origine Aaxome sous l'emprise de stupéfiants. Il a été placé en cellule de dégrisement et sera jugé en comparution immédiate.

LR, 2040.

DES TRAVAUX ? CYCLISTES PIEDS À TERRE !

C'est un peu vite résumé, mais bien souvent les travaux de voirie, non seulement s'installent sur les voies cyclables, beaucoup plus faciles à défoncer puis à rapiécer que la voirie « en dur » destinée aux automobilistes, mais en plus bloquent la circulation cycliste sans prévoir de déviation sécurisée, tout au plus le sempiternel « Cyclistes pieds à terre » complètement inadapté.



Avez-vous déjà vu un panneau «Automobilistes descendez de votre voiture» (et poussez-la) ?? Non bien sûr. Ajoutons à cela que le rapiéçage après les travaux successifs conduit à un inconfort notoire pour rouler à vélo.

BROC À VÉLOS À L'UNIVERSITÉ D'ARTOIS

Le mardi 17 septembre, nous avons organisé notre 4e broc à vélos, sur le site de l'Université d'Artois, à Arras.

Une vingtaine de vélos retapés par notre équipe de bénévoles, ont pu être mis en vente, et ainsi être achetés par les étudiants.

Ceux-ci se sont montrés ravis de l'aubaine qui leur était proposée.

En effet, en plus du vélo vendu à un prix très modique, leur étaient offerts par l'Université, un cadenas en U, un casque, un kit éclairage, une housse, et cerise sur le vélo, une adhésion à l'ADAV.

L'agglomération lilloise ne fait pas exception, malheureusement, et les exemples abondent ces temps-ci : travaux liés au réseau de chaleur, Pont de Fives, abords de Pont-de-Bois à Villeneuve d'Ascq, etc. Les réclamations éventuelles n'y changent pas grand chose. Est-ce trop demander que d'avoir un minimum de respect de la part des organisateurs de travaux, qui ne se permettraient certainement pas une telle désinvolture pour la circulation automobile ?



Je vous invite à chaque fois à écrire à votre maire, à qui il appartient de gérer les travaux et les conditions de circulation dans sa ville. Espérons aussi que nos élus intègrent la politique cyclable dans leur gestion des travaux... •

Gilles LAURENT, Villeneuve d'Ascq



C'est dire que ces étudiants privilégiés ne se sont pas fait prier.

Le Maire, s'arrêtant à notre stand, aurait certainement aimé nous présenter, lui aussi, une carte d'étudiant pour pouvoir profiter de cet avantage inespéré. •

F. Bonnave

SOS PIÉTONS : OÙ EST LA RACINE DU PROBLÈME ?

Un article intitulé « SOS piétons » publié dans Libération le 6 septembre 2019 décrit l'état d'esprit de piétons parisiens qui ne peuvent plus marcher en toute quiétude du fait de cyclistes.

Selon l'article ou le 1^{er} niveau d'analyse : les cyclistes sont des goujats qui se comportent un peu comme les automobilistes qu'ils combattent. Comme les cyclistes sont protégés par les discours «*environnementalistes*», tout leur est maintenant permis. À la fin de l'article, son analyse mène à la résignation.

Le 2^e niveau d'analyse : actuellement dans les milieux urbains denses comme Paris, les flux cyclistes augmentent fortement et sont en conflit avec les flux piétons. Il y a au moins 3 actions que les politiques et les aménageurs rechignent à faire :

- Donner de la place au vélo en reprenant de la place à la voiture et non aux piétons. Il est impossible de faire passer sereinement des flux importants de cyclistes sur des trottoirs déjà bien occupés.
- Être intangible sur la continuité des itinéraires cyclables surtout quand il y a des conflits potentiels (Carrefour, place, proximité des gares etc.). Ceci clarifie les trajets de chacun quand l'espace est encombré. Les villes allemandes sont intéressantes sur ce point. La règle ne doit pas être : «*lorsque la situation est compliquée, débrouillez-vous*».
- Marquer les espaces dédiés en utilisant des couleurs. Le positionnement sur le trottoir des uns et des autres est une affaire de réflexe. De façon rapide et quasi instinctive le cycliste et le piéton doivent identifier leur voie. Seule la couleur et la matière du revêtement permettent une identification rapide. Les Allemands qui ont une expérience assez ancienne des voies cyclables sur trottoirs sont dans cette logique.



Si rien n'est fait, les conflits s'installeront et les médias en feront un sujet. Selon leur sensibilité, les politiques qui auront laissé pourrir la situation auront alors trois types de discours :

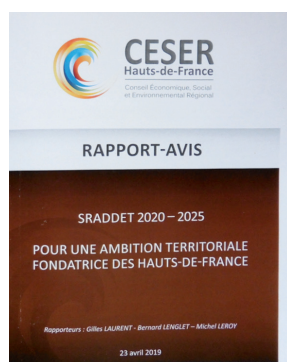
- Les cyclistes sont des gens qui font n'importe quoi. Ils mettent leur vie et celle des piétons en danger ! Il faut en limiter le nombre et bien se garder de faire des aménagements cyclables. Comme ils ont des comportements à risque, imposons le port d'un casque et d'un gilet jaune. Cela limitera leur nombre.
- Développons le vivre ensemble par des chansons, des affiches ou des articles dans les bulletins municipaux. Surtout ne faisons rien de concret. Si les choses s'enveniment trop, on fera un guide de l'utilisation des trottoirs.
- Les Français sont indisciplinés. C'est culturel et il n'y a rien à faire.

En résumé en zone urbaine dense lorsque les flux piétons et cyclistes se développent, il est impératif d'obtenir de l'espace pour les modes doux, d'assurer la continuité absolue des itinéraires et leur lisibilité par une teinte spécifique. •

Frédéric DEVRED

Le tribunal administratif de Lille a donné raison au Syndicat E.T. (Épanouissement au Travail) dans une affaire qui l'opposait au maire de Lille. Celui-ci comptait en effet obliger ses coursiers à délaissier leur vélo au profit de la voiture électrique.

LR, 2040.



LE SRADDET EN ENQUÊTE PUBLIQUE : QUELLE PLACE POUR LE VÉLO ET LES TRANSPORTS ?

Le SRADDET ? C'est le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable, et d'Égalité des Territoires ⁽¹⁾, disponible ici pour les Hauts-de-France : <http://sraddet.participons.net>

Sous ce vocable se cache un document épais qui trace les lignes d'avenir pour notre Région, et surtout un document avec lequel tous les documents d'urbanisme des collectivités locales devront être compatibles : c'est dire l'importance de y trouver des politiques ambitieuses en matière de développement durable, de transports, et donc de... vélo.

Ce document, voté dans sa forme projet actuelle par le Conseil Régional fin janvier 2019, a été soumis à enquête publique jusqu'en octobre 2019 et sera applicable en 2020.

Le CESER (Conseil Économique Social et Environnemental Régional) a élaboré un « rapport-avis » très critique sur ce projet de SRADDET. Le CESER représente la « société civile » régionale : un tiers de membres des milieux patronaux, un tiers pour les syndicats, et un tiers pour ... tout le reste (universités, sports, associations, etc.). Il a analysé ce document au printemps 2019. En tant que « représentant d'association de consommateurs » ... de transports (la FNAUT), au sein du CESER, j'étais chargé d'être rapporteur sur les sujets « Mobilités-Transports-Infrastructures » pour ce rapport-avis approuvé à l'unanimité du CESER, ce qui est plutôt rare. Une bonne occasion pour pointer les manques du SRADDET pour le report modal des marchandises ou l'absence de vision prospective pour notre réseau ferroviaire, mais aussi le besoin d'une politique cyclable ambitieuse. En annexe se trouvent plusieurs informations sur la pollution de l'air et les consommations énergétiques des différents modes de transport. Ce rapport avis de 123 pages est disponible ici : <https://ceser.hautsdefrance.fr/sraddet-2020-2025>, ou en version papier au CESER (au siège du Conseil Régional).

Concernant plus spécialement le vélo et la politique cyclable régionale, voici les remarques du CESER sur ce projet de SRADDET (notamment Partie I § 2.4 et partie II règle 30) :

Le CESER regrette l'absence d'objectifs et de cartographie concernant la part modale du vélo alors que pourtant un plan régional vélo existe ! Le CESER souhaite que le SRADDET officialise un « plan régional vélo » permettant d'enclencher une dynamique auprès des collectivités locales.

Alors qu'aucune « fiche objectif » [partie du SRADDET rédigée début 2018] ne s'intéressait en propre aux potentialités du vélo, cette règle est bienvenue. On regrettera néanmoins l'absence d'objectifs et de cartographie et la formulation peu exigeante au regard des termes employés : « créent les conditions favorables »,

« développent des mesures incitatives et des dispositions », cela n'a rien de contraignant !

Les véloroutes et voies vertes à réaliser doivent être un document prescriptif. L'aménagement des bords de canaux doit être généralisé et continu pour autant que les obstacles soient contournés intelligemment notamment au niveau des zones intermodales. La notion de véloroute doit « s'interconnecter » aux dessertes ferroviaires (modes complémentaires) et doit permettre aussi des trajets quotidiens (au-delà du tourisme). Un balisage régional doit être prévu de même qu'une cohérence des réseaux et une collaboration avec les Départements et les EPCI.

Le développement du vélo comme contributeur aux politiques de mobilité est à voir sous plusieurs aspects :

- Il peut assurer les petits trajets quotidiens beaucoup plus efficacement que la marche à pied lorsqu'un mode motorisé n'est pas indispensable ;
- Il peut assurer les parcours terminaux, le fameux « *dernier kilomètre* » en complément du transport collectif (zone de chalandise 16 fois plus grande qu'à pied puisque 4 fois plus rapide) ;
- Sur de plus longues distances, le tourisme à vélo se développe et génère des retombées économiques importantes (cf. « *La Loire à Vélo* » ou autres véloroutes).

Le CESER préconise que le SRADDET prévoie un « plan régional vélo » permettant d'enclencher une dynamique auprès des collectivités locales et de compléter la politique régionale. Et notamment la Région devrait être motrice dans les aménagements cyclables convergeant vers les gares et les lycées, ainsi que des lieux de stationnement sécurisés. L'accès à tous les trains avec des vélos non démontés doit être prévu en nombre suffisant contrairement à la tendance actuelle. Il serait bon aussi de ne pas oublier la marche à pied à la suite du vélo (trottoirs inexistantes ou impraticables).

Naturellement le SRADDET et le rapport-avis du CESER concernent aussi beaucoup d'autres sujets qui vous intéresseront ! •

Gilles LAURENT
Villeneuve d'Ascq

Vice Président de la FNAUT (Fédération Nationale
des Associations d'Usagers des Transports,
dont la FUB est adhérente)

Membre du CESER HdF

(1) plus d'infos :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Schema_regional_damenagement_de_developpement_durable_et_degalite_des_territoires

BRÈVES

ET AUTRES INFOS

À VOTRE CONVENANCE

Si vous aimez les voleurs de vélo et que vous n'avez pas un antivol de bonne qualité, alors ne changez pas d'antivol !

Si vous aimez votre vélo plus que les voleurs de vélos, accrochez-le bien avec un « bon » antivol. Le « U » (sauf les premiers prix) est actuellement l'antivol le plus fiable même si aucun n'est indestructible.

Pour résumer : dans plus de 90% des cas, les cyclistes qui n'ont pas les moyens d'acheter un bon antivol ou le réflexe de l'utiliser ont largement les moyens de se faire voler leur vélo.

Jean Dewavrin

POLITESSE HUMORISTIQUE

Si, dans la rue ou sur la route, un piéton s'apprête à vous laisser passer alors qu'il a la priorité, il n'est pas interdit de vous arrêter en lui signalant « *Je n'écrase que les camions* ».

Jean Dewavrin

MICKEY TRUMP CONDAMNÉ POUR NÉGATIONNISME.

Mickey Trump a encore une nouvelle fois écopé d'une peine de 6 mois d'interdiction de parler suite à son dernier dérapage. Il devra également 1000 heures de travail au Mémorial des victimes de l'automobile. Il avait en effet nié l'existence de la voiture à moteur thermique et des centaines de millions de victimes dénombrées pendant plus d'un siècle.

LR, 2040.



Marion Vandenbroucke



BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

Vous avez jusqu'au 30 novembre 2019 pour répondre en ligne au Baromètre des villes cyclables de la FUB.

Allez simplement sur le site : www.parlons-velo.fr et prenez quelques minutes de votre temps pour participer. Et n'oubliez pas de diffuser le message autour de vous !

Francky Zappata condamné pour crime contre l'Humanité. Il distillait des pommes de terre dans sa cave afin de fabriquer une machine volante.

LR, 2040.

ACCUEIL & REMISES

LES MEILLEURS VÉLOCISTES

DANS LE NORD

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

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

Speed Cycles – Jean Lebas
-5% 64 rue Sadi-Carnot
Haubourdin - 03 20 38 39 24

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

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

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

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

Cycles get lost
-5% 84 rue de Cambrai
Lille - 03 27 25 64 76

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

Lîle ô vélos
-5%
-10% 21 rue Pierre Legrand
Lille - 06 63 87 82 61

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

DANS LE PAS-DE-CALAIS

Cycles Gérard-Ricouart
-5% 145 rue Montluc
Ardres - 03 21 00 95 37

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

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

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

Vélo Service Center
-10% 94 Rue Etienne Flament
Lens - 03 21 75 04 05
> Accès aux outils de l'atelier
réservé aux adhérents.

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
droit au vélo

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs

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

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

- J'adhère à Droit au vélo et recevrai le journal l'Heurovélo et ma carte d'adhérent-e pour l'année en cours.
- Adhésion individuelle : 14 € Chômeur/étudiant : 8 €
- Couple* : 25 € * Famille : tarif individuel/couple + 1€ par enfant
- Membre de soutien > 25 € Association : 25 €
- Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurOvélo" : 8 €
- Je souhaite participer aux activités de l'ADAV (précisez éventuellement)
- Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de € à l'ordre de L'ADAV. Je recevrai un reçu fiscal.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Profession :

Téléphone :

Courriel :@.....

Date de naissance :

SIGLES & INITIALES DE L'ADAV Y ÉTAIT

Adus : Agence dde Développement et d'Urbanisme de la Sambre
BE(T) : Bureau d'études (techniques)
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
CA : Communauté d'agglomération...
CC : Communauté de communes...
CD : Conseil départemental
Cerdd : Centre ressource du développement durable
Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CLPC : Cédex-le-passage cycliste (au feu)
CNFPT : Centre National de Formation de la Fonction Publique Territoriale
Cotech/Copil : Comité technique/de pilotage
CU : Communauté urbaine...
CVCB : Chaussée à Voie Centrale Banalisée
CVTC : Club des Villes et Territoires Cyclables
DD : Développement durable
Dreal : Direc^o régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DSC : Double-Sens Cyclable
ERBM : Engagé pour le Renouveau du Bassin Minier
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

EV : EuroVelo (véloroute européenne)
GT(V) : Groupe de travail (Vélo)
MBM : Mission Bassin Minier
MdE : Maison de l'environnement
MEL : Métropole Européenne de Lille
Mres : Maison régionale de l'environnement et des solidarités
PA : Parc d'activités
Pama : Plan d'actions mobilité active
PDES : Plan de Déplacements Etablissement Scolaire
PDM : Plan de Mobilité
PEM : Pôle d'Échange Multimodal
RPN : Réseau de Points-Nœuds
SDC : Schéma Directeur Cyclable
Simouv : Syndicat Intercommunal de Mobilité Organisatrice Urbaine du Valenciennois
SMTUS : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
UTML/RV/TA : Unité territoriale Marca-La Bassée/Roubaix Villeneuve-d'Ascq/Tourcoing Armentières
TC : Transports en commun
VAE : Vélo à Assistance Électrique
(V)VV : (Véloroute) Voie verte

Initiales des représentants de l'Adav présents aux événements

AB : Antoine Brégeaud ; AGa : Alain Gambérini ; AG : Amandine Gabriels ; BB : Bim Benabbou ; BH : Brigitte Helle ; BM : Benoît Marc ; CB : Christophe Brethenoux ; CD : Christophe Deprick ; CG : Carine Germaneau ; DD : Dominique Delcroix ; DDK : Damien Dekeister ; DDo : Daniel Dourlens ; DL : Denis Lefebvre ; FC : Françoise Cuvellier ; FL : François Loiseau ; FLA : Françoise Laurent ; JD : Julien Dhellemmes ; JF : Juliette Faure ; JfO : Jean-François Ochin ; JLB : Jean-Louis Bonnaire ; JLT : Jean-Louis Thersen ; JmL : Jean-Michel Lenglet ; JP : Judicaël Potonnet ; JV : Julien Vitse ; LT : Laurent Telle ; MA : Michel Anceau ; MB : Mohamed Benabbou ; MM : Martine Michaux ; MpM : Marie-Paule Maillet ; MV : Mathias Vadot ; NL : Nathalie Leroy ; OD : Olivier Dutel ; PG : Pauline Gadois ; PM : Pierre Meurisse ; PMP : Pierre-Marie Pierrard ; PT : Pierre Tittlein ; SD : Sophie Dufour ; SH : Stéphanie Héron ; SS : Samuel Schepens ; STT : Sébastien Torro-Tokodi ; SW : Serge Watteau ; VH : Virginie Honoré ; YL : Yves Lépinay ; YP : Yannick Paillard ; ZK : Zora Kaddache.



L'ACTUALITÉ DES PROJETS CYCLABLES PRÈS DE CHEZ VOUS !

SI VOUS SOUHAITEZ OBTENIR PLUS D'INFORMATIONS AU SUJET D'UN POINT PARTICULIER, N'HÉSITEZ PAS À CONTACTER LE SIÈGE DE L'ASSOCIATION OU LE CORRESPONDANT DU SECTEUR CONCERNÉ.

ANTENNE ARRAGEOISE

CUA - CU d'Arras

28 mai. CUA. GT besoins cyclables pour l'étude du Masterplan du secteur de la gare d'Arras. La CUA mène une vaste réflexion sur le réaménagement du secteur et à ce titre la desserte cyclable est analysée. L'ADAV rappelle le besoin de sécuriser les deux ponts qui franchissent les voies ferrées, d'aménager les axes structurants qui aboutissent à la gare, de relancer l'étude d'une voie cyclable pour relier Achicourt le long des voies ferrées et d'intégrer le vélo dans les réflexions sur une passerelle ou un souterrain pour ouvrir la place Foch sur les quartiers sud. JMC, MA.

3 septembre. CUA. Revue de projet avec les services. Présentation du projet de DSC rue Gustave Colin (vieille demande de l'ADAV) et du réaménagement des intersections de part et d'autre du Pont Saint-Sauveur (ajout de feux). Présentation du projet de réaménagement du triangle Saint-Michel/Rosati/Legay. L'ADAV insiste pour que ce projet intègre des aménagements cyclables ainsi que sur l'ensemble de la rue Saint-Michel. Étude du projet de réaménagement de la rue des Agaches à Arras. L'ADAV demande de matérialiser la bande à contresens et non dans le sens de circulation générale et de supprimer l'îlot qui sépare la voie en deux à l'angle avec la rue Bérégovoy pour sécuriser l'accès des cyclistes et réaliser une traversée piétonne. MA.

13 septembre. Étude du projet de la rue des Agaches qui reprend les principales demandes de l'ADAV. Échange avec les services pour arrêter une méthodologie de travail entre les services et l'ADAV. MA.

24 septembre. CD 62. Cotech étude des dessertes cyclables du collège Marie Curie d'Arras. Présentation par le BET des propositions de cheminements à conforter pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo. MA.

Saint-Laurent-Blangy

14 mai. Ville, GTV. Partage du diagnostic cyclable et piéton réalisé par l'ADAV avec la Ville. L'ADAV insiste sur la nécessité d'impliquer la CUA pour

prioriser les besoins et les intégrer dans le schéma cyclable en cours d'élaboration au sein de la CUA. La Ville fait part de sa décision de passer l'ensemble de la commune à 30 km/h et souhaite, avec le concours de l'ADAV, ouvrir un atelier d'aide à la réparation. Une nouvelle réunion avec la CUA sera programmée en septembre pour partager les préconisations de l'ADAV. MA, PT.

3 juin. Ville, GTV. Atelier vélo : la Ville propose un local et a identifié des bénévoles formés à la mécanique, et s'engage à fournir une aide financière au démarrage de l'activité. Circulation : un représentant de la Prévention routière va faire un diagnostic de la commune et proposera des pistes d'amélioration, puis une réunion sera à programmer avec les services de la CUA pour les partager ; augmentation du nombre de contrôles de vitesse et distribution de flyers rappelant le montant du PV en cas de stationnement gênant. Divers : une partie du budget participatif mis en place par la Ville sera consacrée aux activités de l'ADAV. PT, SS, STT.

6 juin. Ville, GTV. La Ville expose la méthodologie qu'elle souhaite adopter pour décliner la mise en zone 30 de l'ensemble de la commune. L'ADAV rappelle le besoin d'associer la CUA pour décliner le SDC proposé et rappelle ses préconisations pour développer l'offre de stationnement vélo. MA, PT.

9 septembre. Ville, GTV. Visite du local mis à disposition par la Ville pour accueillir un atelier. Discussion sur les modalités de son fonctionnement et des besoins pour démarrer l'activité. L'ADAV est sollicitée pour porter le projet avec le concours de la Ville. MA, PT.

30 septembre. Ville. Visite de l'atelier d'aide à la réparation de l'ADAV à Arras avec des élus de St Laurent et les bénévoles du futur atelier de l'ADAV à St Laurent Blangy. FB, PT.

ANTENNE AVESNOISE

CAMVS – CA Maubeuge Val-de-Sambre

2 mai. Commission Accessibilité consacrée aux projets PEM de Maubeuge et Centre-ville de Jeumont. DD.

2 mai. Intervention lors d'une réunion publique organisée par l'association Le Lien sur le thème *Convergence entre action citoyenne et action municipale ?* à Hautmont. DD.

13 au 17 mai. Jeumont. Forum de la sécurité routière au collège Eugène THOMAS, organisé par la CAMVS pour les collégiens de l'agglomération. JLB, DD.

16 mai. Présentation du diagnostic cyclable et de la proposition de SDC pour Maubeuge réalisés par l'ADAV aux acteurs du territoire : Ville, SMTUS, CAMVS, ADUS et CD 59. Le maire remercie l'ADAV pour la qualité de son travail.

28 mai. Comité régional TER à Avesnes/Helpe. AGa, DD.

16 juin. Rendez-vous nature avec Les Blongios. Encadrement d'un déplacement à vélo pour se rendre de Maubeuge à Pont/Sambre et visiter la zone naturelle de Pantegnies. JLB, DD.

20 juin. CAMVS. Assemblée, accueil des élus et distributions d'un tract sur le PDU, le SDC de la Sambre et le PEM de Maubeuge. Bénévoles et DD.

26 juin. CAMVS. Commission Accessibilité concernant la présentation du PEM de Maubeuge et le réaménagement du centre-ville de Jeumont. DD.

28 juin. CAMVS, ADUS. Journée sur les projets de renaturation des bords de la Sambre à Merbes-le-Château (Belgique), et intervention de l'ADAV relative à la VVV de la Sambre. DD.

9 juillet. CAMVS. Suite au tractage du 26 juin lors de l'assemblée communautaire, réunion avec les responsables du SMTUS concernant le PEM de Maubeuge. DD.

26 et 27 juillet. Dans le cadre du festival Les Nuits secrètes à Aulnoye-Aymeries, encadrement de 2 parcours secrets à vélo. 3 bénévoles, DD.

7 septembre. Stand d'information et atelier vélo dans le cadre de la Fête du sport de Maubeuge. DD, JLB.

Fourmies

16 mai. Rencontre avec la Ville pour étudier la traversée de l'EuroVelo 3 sur la commune. L'ADAV rappelle une nouvelle fois le besoin d'inviter le CD pour définir conjointement l'implantation de

la signalétique directionnelle. MA.

15 juin. **Fête du vélo.** Organisée par la Ville sur la place Verte. Stand d'information et marquage contre le vol de vélo. JV.

16 juillet. **Ville.** Réunion avec les services de la Ville et du CD afin d'évoquer la signalétique à retravailler sur le parcours de la véloroute et la reprise de voirie de certains rues afin de rendre l'accès plus confortable. Il a été rappelé que le choix de l'itinéraire dans la commune pose question pour des raisons de sécurité et de mise en valeur du patrimoine local, une nouvelle réunion avec les services a été demandée sur ce sujet. JV.

ANTENNE BÉTHUNOISE

CABBALR - CA de Béthune Bruay Lys

19 juin. CABBALR. Réunion avec le président M. Wacheux et le directeur de la mobilité pour rappeler les problèmes rencontrés dans l'agglomération et notre souhait d'être mieux consultés en amont des projets afin de pouvoir intervenir avant réalisation. L'idée d'une convention de partenariat avec l'ADAV est remise sur la table. DDo, STT.

26 juin. CABBALR. Rencontre au rond-point Jésus Christ avec les techniciens pour envisager de sécuriser les parcours cyclistes autour de ce giratoire. DD.

Béthune

9 mai. **Repérage des aménagements cyclables mis en place dans le cadre du BHNS**, pour les cartographier dans Openstreetmap. AB, BH, DDo, MV.

3 juin. **Ville.** Réunion avec l'élue au vélo. La Ville prévoit de nommer un référent vélo qui faciliterait la centralisation de l'information et la coordination avec les autres institutions en charge de la voirie. Aménagements : nous rappelons que l'ADAV n'est toujours pas systématiquement consultée en amont des projets ; une réunion est à programmer avec la CA Béthune-Bruay Artois-Lys Romane (CABBALR) afin de faire le point sur le tracé de l'EV5. Scolaires : une réunion de l'ensemble des directeurs d'école est prévue à la fin de l'été, il nous paraît judicieux de les informer de l'existence du Challenge pour les inciter à y participer en 2020. Stationnement : la localisation des futures implantations est en cours. Communication : le site de la Ville proposera une rubrique dédiée aux modes actifs. Aide à l'achat : l'expérimentation sera menée jusqu'en décembre, incluant les VAE (200 €) et les trottinettes électriques (100 €) malgré nos réserves pour ce mode qui n'est pas actif et dont les dangers sont régulièrement relatés par la presse. MA, DDo, STT.

11 juin et 19 septembre. **Ville. Commission sécurité routière.** Examen de nouvelles questions et suivi de celles en cours. DDo.

13 juin et 25 juillet. **Ville, Sivom.** Rencontre avec les services pour connaître les aménagements prévus et faire des propositions. BH, DDo, JV.

18 juin. **Ville.** Appel des services annonçant que le DSC rue Juvénal Bienaimé, pourtant promis le 13 juin, n'était pas possible par manque de largeur. Une demande a été transmise au maire, sans effet au 15/10. DDo.

19 juin. **Ville.** Rencontre avec un adjoint et un technicien pour avoir une présentation des travaux rue Saint Pol. DDo.

11 octobre. **Ville.** Rencontre avec l'adjointe au

maire en charge du Pama et le technicien en charge de Smart City, pour faire le point sur les projets. AB, DDo, MA.

20 juin et 5 septembre. **Commission mobilité du Grand Béthune :** préparation des assises de la mobilité du 17 septembre. AB, BH, DDo.

4 juillet. **Remise de diplômes aux élèves de l'école primaire Michelet** pour leur participation au Challenge Ecomobilité scolaire (première école de la CABBALR). DDo.

19 septembre. **MDADT de l'Artois à Béthune,** Participation aux tables rondes : *Les mobilités au service des publics de l'Artois.* BH, DDo, JP.

Bruay-la-Buissière

21 juin. **Ville.** Réunion avec l'élue au vélo et le directeur de l'urbanisme. Les finances municipales n'ont pas permis de réaliser ce qui était prévu fin 2018, mais la Ville souhaite continuer à promouvoir activement le vélo. Des actions de sensibilisation seront organisées à destination du grand public : balade de découverte, projection du film *Why we cycle* et débat autour du film... Un projet de renouvellement urbain comprenant une vingtaine de programmations a été validé, ce qui pourra être bénéfique à la ramification du réseau cyclable. DDo, JLT, STT.

19 septembre. **Forum mobilité et insertion professionnelle organisé par la Maison du CD.** Stand d'information et test de VAE en lien avec le Garage solidaire qui en assure la location à Béthune. BH, DDo, JP.

ANTENNE BOULONNAISE

CAB - CA du Boulonnais

6 mai. **CAB. Revue de projet sur le suivi du SDC.** Outreau, étude du projet d'aménagement de la RD 119, boulevards Spingard et du 8 mai. Possibilité de réaliser une piste bidirectionnelle pour accéder au collège. Projet de DSC sur la rue Pantigny. Une piste bidirectionnelle rue Massenet sera réalisée par le CD 62 fin 2019. Le Portel, le projet de VV le long de la RD 236 (bd Lyautey) est approuvé par la commune et sera présenté en réunion publique. Boulogne, la priorité des aménagements porte sur Montsequieu puis Jean Jaurès (piste et VV). Les travaux devraient démarrer fin 2019. Rue Perrochel, la matérialisation du DSC est en cours. La Capelle, CVCB en cours de matérialisation rue Jean Legrand. La VV rue Caudeville sera traitée par la suite. Neufchâtel-Hardelot, une CVCB sera réalisée sur l'avenue François 1^{er}. Échange avec les services sur la charte de jalonnement à proposer aux villes. GdB, MA.

14 mai. **CD. Copil étude des dessertes cyclables du collège Angellier à Boulogne.** Présentation par le BET des propositions de cheminement à conforter pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo aux élus. STT.

22 mai. **CAB. GT Mobilité présidé par le Président de l'agglomération,** en présence de la majorité des élus du territoire. Le vélo est le thème principal. Les problèmes relatifs à la sécurité, aux aménagements, au relief sont évoqués. Le président et maire de Boulogne se félicite de la création récente du premier DSC sur sa commune. L'ADAV intervient pour demander sa généralisation et la mise en place d'un système vélo à même de lever les freins à son développement. STT.

28 août. **Ville de Boulogne.** Rencontre avec les services de la Ville. Présentation des ac-

tions de l'ADAV, discussion sur les besoins en stationnement des vélos dans la commune et sur les actions en faveur de l'écomobilité. Intérêt de la Ville pour développer un travail partenarial avec l'ADAV. GdB, MA.

9 septembre. **CAB. Revue de projets sur le suivi du SDC.** Nouvelle analyse des projets vus précédemment. La Ville d'Outreau remet en question le projet de piste cyclable sur une partie de la RD 119, ce qui amène à étudier des solutions en bandes cyclables. Les autres projets ne sont pas remis en cause. GdB, MA.

Neufchâtel-Hardelot

24 avril. **Ville.** Rencontre avec le collaborateur de cabinet et le directeur des services techniques : présentation d'un projet de CVCB dans deux rues d'accès au centre, avancement du projet de continuité cyclable en bord de mer, évocation de DSC et de zones de rencontre. DD.

ANTENNE DUNKERQUOISE

CUD - CU de Dunkerque

13 mai. **CUD. Réunion avec la nouvelle animatrice mobilité** afin de présenter nos actions aux échelles régionale et locale et réfléchir sur les prochains événements à mener ensemble sur le territoire. JV.

18 juillet. **CUD, CD. Repérage terrain avec les services concernant le projet de RPN départemental** sur le versant est du territoire. Certaines sections à conforter en terme de jalonnement et d'aménagement ont été identifiées par rapport au projet initial. JV.

19 juillet. **CUD. Copil de préparation à la semaine de la mobilité.** DDK, JV.

19 juillet. **Voix du Nord édition Dunkerque.** Interview afin de présenter la Fête du vélo qui s'est tenue à Malo-les-Bains en juillet. JV.

Dunkerque

12 juin. **Radio Rencontre.** Présentation des actions et des revendications de l'ADAV au niveau local, dans le cadre de l'émission *Paroles d'assos.* JV.

22 - 23 juin. **Festival la Bonne Aventure.** Organisée par l'association les Nuits secrètes dans le quartier de Malo-les-Bains. Gestion d'une conciergerie vélo avec le stationnement amovible proposé par la Ville de Dunkerque, mise à disposition de matériels de réglages vélo pour les festivaliers, stand d'information et encadrement d'un groupe d'une soixantaine de cyclistes dans le cadre d'un « *Parcours secret* » à vélo. AB, C.J, DD, EI, JB, JV, OC, ST.

27 juillet. **Fête du vélo à Malo-les-Bains.** Stand d'information, balade à vélo sur le thème de l'exposition du FRAC « *Gigantisme* », Broc' à vélo, ainsi que les stands de nos partenaires. DDK, EI, JV, OC, ST.

3 septembre. **Mairie annexe de Malo-les-Bains. Atelier de la Fabrique d'Initiatives locales sur le réaménagement de l'avenue de la Mer.** Intervention dans les débats en défendant l'intérêt des aménagements cyclables les plus adaptés à la situation. Cinq scénarii d'aménagement ont été proposés au public. La création de deux pistes cyclables unidirectionnelles, de part et d'autre de l'avenue, est privilégiée. Scénario préconisé par l'ADAV. OC.

24 septembre. **MdE. Inauguration de la Vélobox dans le parc Zyglér.** Aménagée dans un container, grâce à un financement de la Fondation Norauto et le soutien technique de la Ville, elle permettra d'avoir un lieu dédié à l'antenne dunkerquoise pour ses permanences d'ateliers d'aide à la réparation

ainsi que pour le marquage contre le vol effectué par la MdE, et aussi un lieu de stockage pour le vélo taxi de la Maison de la Voie Verte. AB, DM, JB, JV.

21 septembre. **Ville. Stand d'information et encadrement d'une balade à vélo** ouverte au grand public, dans le cadre de la Semaine de la mobilité et des Journées du patrimoine. JV.

Grand-Fort-Philippe

18 mai. **Stand d'information au Centre socio-culturel de l'Estran**, en partenariat avec la MdE qui propose du marquage contre le vol de vélo. JV.

Grande-Synthe

29 mai. **Atrium. Action de sensibilisation à la bonne pratique du vélo auprès du jeune public du quartier de l'Albeck**, dans le cadre du temps *Prévention des risques aux abords de la route à pied et à vélo*. JV.

Leffrinckoucke

12 juillet. **Ville. Réunion avec les services afin d'évoquer le projet d'aménagement de l'ancienne gare en pôle multiservices**, avec notamment la perspective d'un atelier d'aide à la réparation de vélos et du stationnement vélo, idées proposées par les habitants lors d'une réunion publique. Les problématiques d'accès ainsi que le possible financement du stationnement vélo par le projet Alveole ont été rappelés. JV.

Petite-Synthe

17 septembre. **Stand d'information et animation d'un questionnaire auprès de classes de CM2 à l'aide de l'exposition *Je roule à vélo en toute sécurité***, dans le cadre de la Semaine de la mobilité. JV.

ANTENNE DE HAZEBROUCK-BAILLEUL

CCFI - CC Flandre Intérieure

9 juillet. **Copil de lancement de l'étude du SDC de la CCFI**. MA, RF.

29 juillet. **Entretien avec le BE mandaté pour la réalisation du SDC**. L'ADAV rappelle le besoin d'articuler le schéma de la CCFI avec celui du CD. Échange sur les besoins et les priorités du territoire. JV, MA, RF.

13 septembre. **Cotech sur le déroulé proposé par le BE pour l'élaboration du SDC** en présence de l'ensemble des acteurs du territoire. MA, RF.

30 septembre. **Copil pour lancer l'étude opérationnelle du SDC**. MA.

ANTENNE LENSOISE

Lens

6 mai. **Présentation du Challenge de l'écomobilité scolaire et conseils pour rouler à vélo en sécurité** auprès de deux classes de CM2 de l'école Thérèse Cauche à Lens. JP.

11 mai. **Office de Tourisme. Rencontre pour présentation de l'ADAV, projets de la Ville, organisation Urban Lens**. CB.

15 mai. **Rue aux enfants à Lens**, square Noguères et rue Saint-Esprit. Organisé par l'Espace Jeunes Buisson. En complémentarité d'un plateau junicode animé par la police municipale, l'ADAV proposait des jeux et conseils sur les équipements et comportements de sécurité à vélo. CB, JP, PG.

28 mai. **Lens Nature. Stand de sensibilisation** auprès des scolaires. CB.

30 mai. **Lens Nature. Stand de sensibilisation** grand public. CB.

19 juin. **Réunion de bilan de la Rue aux enfants** qui s'est déroulée à Lens le 15 mai. JP.

28 juin. **Challenge de l'écomobilité scolaire**. Remise de prix dans les deux classes les mieux classées de la ville : les CM2 de l'école Jules Verne les CM1 de l'école Thérèse Cauche. JP.

30 juin. **Urban Lens. 2^{de} édition**. CB.

1^{er} juillet. **Ville. Cotech. Bilan sur les événements pédagogiques**, à savoir l'édition 2019 du challenge de l'écomobilité scolaire qui a compté 6 écoles à Lens, la participation de l'ADAV à Lens nature et la validation de principe pour intervenir sur des séances de sensibilisation dans 10 classes de CM1/CM2. Revue des projets d'aménagements prévus en 2019/2020 à savoir, l'étude en cours de la route d'Arras, les aménagements réalisés en 2019, connexion de la rue Laloux aux aménagements existants et projets de voie verte sur le pont Césarine, la connexion du carrefour Bollaert, la connexion de la rue de Paris et de l'avenue Raoul Briquet prévus en 2020. Réflexion sur les actions de sensibilisation à mener en lien avec les centres sociaux culturels. Demandes diverses de l'ADAV, revoir la signalétique aux niveaux des intersections de l'avenue de Basly, demande de pose d'arceaux, de pose de signalétique pour guider le cycliste, informer les commerçants du respect de la bande cyclable le jour du marché et retour d'expérience sur les aides à l'achat en région. Présentation du projet Alveole et du projet Moby qui permet le financement d'une partie des PDM pour les établissements scolaires. CB, JV.

14 septembre. **Village des associations. Stand de sensibilisation et de présentation de l'ADAV**. CB.

23 septembre. **Ville. Cotech. Présentation et explications des nouveaux DSC au service communication afin d'éditer une rubrique de sensibilisation dans le prochain magazine municipal, revue des projets et points d'avancement des aménagements présentés au précédent Cotech. Demandes de l'ADAV : réalisation d'une opération éclairage en gare de Lens courant novembre, communication sur le Baromètre des villes cyclables par le biais de leurs canaux de communications (demande refusée), recensement des arceaux existants et arbitrage sur la pose de nouveaux par les services de la ville, validation de l'implantation d'un sas vélo transversal au feu, à l'intersection de la place Jean Jaurès et de la rue René Lanoy afin de faciliter la traversée cycliste qui était rendue compliquée par la non détection des vélos dans l'ancien couloir bus, retour effectué par l'ADAV sur les exemples d'aide à l'achat de vélo existant en région. La ville a répondu à l'appel à projet Alvéole en ciblant 6 écoles ainsi que l'appel à projet Moby en ciblant l'école Jules Verne. CB, JV.**

Liévin

23 mai. **CALL. Cotech PA des Alouettes. Présentation du diagnostic de la zone et des premières propositions d'amélioration par le groupement dont fait partie l'ADAV**. STT.

7 juin. **Échanges avec un élu de l'opposition** qui souhaite avoir nos conseils pour enclencher une dynamique afin de développer le vélo après avoir obtenu le feu vert du maire, interpellé par de nombreux Liévois qui ont exprimé leur désarroi devant le peu de place accordée au vélo suite aux travaux du réseau de BHNS. L'ADAV propose de réaliser un diagnostic à partager avec les habitants et la CALL, dont le maire est président. MA, STT.

2 juillet. **CA Lens-Liévin. PA des Alouettes. Stand d'information** lors de l'événement mobilité. JV.

ANTENNE LILLOISE

MEL – Métropole Européenne de Lille

1^{er} mai. **MEL. Fun Rando vélo**. Le parcours d'une vingtaine de km sur le thème des fermes de la métropole proposée par l'ADAV a été plébiscité par les nombreux participants, plus de 1 200 pour cette édition !

16 mai. **MEL. Commission intercommunale de l'accessibilité**. Retour sur la visite du secteur Euraflandres en cours de livraison par la SPL Euralille, et sur le manque de prise en compte des personnes en situation de handicap visuel en amont du projet. Point sur la mise aux normes d'accessibilité des bâtiments publics à l'échelle de la MEL. STT.

20 mai. **Cotech sur l'étude d'élaboration d'une stratégie métropolitaine de la pratique de la marche**. MA.

1^{er} juin. **Présentation de la carte de cyclabilité** lors de la remise des dossards de Lille-Hardelot. MV.

20 juin. **MEL. Bilan de l'expérimentation de la suppression des répétiteurs de feux**. 3 carrefours hellemmois ont été étudiés depuis septembre 2018 et un sera maintenu encore plusieurs mois. Le résultat est plutôt positif puisqu'on observe une amélioration du respect du sas par les automobilistes pendant la période de test. Un rapport complet sera réalisé par le Cerema qui a participé à l'évaluation aux côtés de la MEL, en vue d'une généralisation de la suppression après validation par les élus. JV, STT.

27 juin. **Copil sur l'étude d'élaboration d'une stratégie métropolitaine de la pratique de la marche**. MA, YP.

10 juillet. **Présentation de la cartographie collaborative et du fonctionnement des GPS vélo**. MV.

29 juillet. **Grand Lille TV. Interview au sujet de l'implantation des accroches vélos**, sur les mâts de jalonnements, mis en place par la MEL. JV.

4 septembre. **Présentation du programme Moby aux communes du territoire de la MEL**. AG, JP.

6 septembre. **Réunion avec le conseiller mobilité du président de la MEL et du directeur de la voirie** pour aborder les évolutions susceptibles d'être apportées pour accentuer la pratique du vélo. L'ADAV aborde plus particulièrement la nécessité de lancer l'étude d'un réseau express vélo, de compléter le SDC avec une déclinaison spécifique pour le milieu rural afin de dégager des itinéraires cyclables sécurisés et de s'ouvrir à de nouvelles expérimentations comme la réalisation de vélorues, très répandues chez nos voisins flamands. MA, YP.

10 septembre. **MEL. GT pour préparer la stratégie politique cyclable** à mener après les élections de 2020. MA.

20 septembre. **MEL. Remise en selle** auprès des agents avec pour objectif la visite de Biotope, futur siège de la MEL. AG, JV.

Armentières

21 juin. **Atelier de marquage de vélo contre le vol**, lors du village mobilité organisé par la Ville. MV.

Croix

19 septembre. **Oney. Stand d'information** auprès des salariés du site. JV.

Lambersart

15 mai. **Ville, GTV. CLPC** : présentation par l'UTML d'une étude de faisabilité sur l'ensemble des carrefours à feu de l'avenue de Dunkerque hors

ceux situés à Lille ; 2 mouvements de tourne-à-droite ne seraient pas autorisés en raison d'une distance trop importante entre la position du feu et la rue, mais l'ADAV insiste pour qu'ils le soient et demande d'intégrer ceux de Lille. Aménagements: la portion de l'avenue de Soubise à deux voies à sens unique passera en DSC en 2020 ; une étude d'amélioration de l'existant doit être menée sur l'axe Bonte/Delecaux ; l'ADAV rappelle son souhait de suppression des voies de stockage pour faciliter le tourne-à-gauche aux feux avenue de l'Hippodrome ; les travaux de création de PC rue du Bourg débuteront à l'automne, l'ADAV n'a toujours pas vu les plans définitifs. Stationnement : info sur le projet de déploiement des vélobox à Lille et la possibilité de bénéficier de financements dans le cadre du dispositif Alvéole élargi porté par la FUB ; la MEL rappelle la possibilité d'installer des accroche-vélos ; l'ADAV propose d'identifier des passages piétons dont la visibilité pourrait être sécurisée en installant des arceaux sur les 5 m les précédant. Divers : l'ADAV organisera de nouveau la Fête du vélo au Colysée et sollicite l'aide technique de la Ville. JV, PMP, STT.

La Madeleine

31 août. **Quartier libre sur le Grand boulevard.** Organisé par le service DD de la Ville sur une partie du grand boulevard. Stand d'information et marquage Bicycode. JP.

6 septembre. **GT sur les actions susceptibles d'être mises en œuvre pour promouvoir l'écomobilité scolaire.** Présentation par la MEL et l'ADAV des actions de sensibilisation possibles. Discussion sur les aménagements réalisables pour affirmer la place des piétons et des cyclistes : fermeture de la rue aux abords des écoles, réalisation de vélorue... MA, OD.

Leers

18 juin. **Ville. GTV.** La MEL présente au maire une vue générale de la politique cyclable à l'échelle de l'agglomération et rappelle les attendus du SDC, dont une liaison passe par la commune et un point dur à lever pour la conforter : le pont du Maréchal Leclerc, dont la configuration permettrait d'accueillir une piste bidirectionnelle côté sud. Autres projets : limitation à 30 km/h de la rue Hugo, pour laquelle nous demandons que l'extrémité à sens unique passe en DSC ; rue de la Papinierie est la priorité du maire pour sécuriser les déplacements vers le collège ; rue du Trieu du Quesnoy, projet de bandes jusqu'au giratoire. L'ADAV fait remonter un problème important d'accès aux pistes unidirectionnelles pourtant créées récemment rue du Riez d'Elbecq. CLPC : le maire n'y est pas défavorable sur le principe mais souhaite avoir des retours de villes comparables pour se positionner au préalable. STT.

Lille

3 mai. **Université de Lille.** Bilan de l'expérimentation des capteurs de polluants. Leur disponibilité trop contraignante n'a pas permis de dégager des tendances sur les secteurs concernés. L'ADAV participe à un appel à projets avec le laboratoire afin de proposer un mode opératoire plus adapté, avec à terme le souhait d'effectuer des mesures sur les trajets des cyclistes. STT.

3 mai. **Candidats Municipales 2020.** Liste **Un autre Lille.** Rencontre avec la tête de liste afin de présenter notre vision pour une meilleure prise en compte du vélo lors du prochain mandat. Nous rappelons notre satisfaction du Plan de circulation et notre souhait d'aller plus loin, et de

création d'une maison des mobilités. STT, YL, YP.

13 mai. **Animation d'ateliers avec l'aide de parents d'élèves** auprès d'une classe de CP de l'école Desbordes-Valmore à Bois-Blancs en vue de préparer une sortie de groupe. Au programme : exercices de maniabilité et conseils en classe pour rouler à vélo en sécurité. JP.

13 mai. **SPL Euralille. Projet de vélostation Lille-Europe.** Concertation autour du contenu du cahier des charges avec les institutions concernées (MEL, Ville, SNCF, Ilévia) : localisation, capacité, services, accès. Un concours architectural restreint à 3 candidats sera lancé en juillet pour une livraison en 2020. Le coût est estimé entre 150 et 300 k€. L'ADAV insiste pour que le service soit intégré à l'offre V'lille et TER, et pour qu'une partie des stationnements soient proposés en accès libre mais couverts. JV, STT.

23 mai. **Réunion avec les adhérents lillois** pour préparer les mesures à valoriser auprès des candidats aux élections municipales, avec comme base les résultats du baromètre des villes cyclables coordonné par la FUB. STT.

25 mai. **Atelier de contribution à la carte de cyclabilité** à la médiathèque Moulin de Lille, dans le cadre du challenge métropolitain du vélo. MV.

27 mai. **SPL Euralille. Visite technique** avec les services de la Ville et de la MEL en vue d'améliorer les cheminements cyclables : lisibilité sur le plateau rue du Molinel / rue de Tournai ; connexions entre l'avenue Brandt (sur laquelle la bande qui a été tracée est inférieure aux recommandations, malgré la présence de stationnement auto longitudinal) et la place des Buisses par la matérialisation de continuités cyclables de part et d'autre de l'aire piétonne ; respect des aménagements par une verbalisation systématique des infractions ; meilleure gestion des circulations dans le couloir bus pour éviter que les bus ne stationnent sur la bande cyclable. Nous demandons également d'étoffer l'offre en stationnement vélo sur l'ensemble du secteur. STT.

27 mai. **Ville.** L'ADAV est invitée à rejoindre la délégation de la ville pour défendre en finale, à Oslo, sa candidature au titre de capitale verte européenne 2021. Réunion préparatoire sur le travail de la délégation. MA.

13 juin. **Ville.** Réunion avec une technicienne en charge du suivi de la trame verte qui s'interroge sur nos préconisations à l'échelle de Lille. Nous présentons nos recommandations qui permettraient d'aboutir à un réseau express vélo sur les principales pénétrantes connectées aux VV, dont l'état est déplorable sur une bonne partie du linéaire. MA, STT.

17 juin. **Ville.** Préparation du déplacement à Oslo dans le cadre de Capitale verte européenne 2021. MA.

18 au 21 juin. **Ville. Déplacement à Oslo** pour défendre la candidature de la Ville au titre de Capitale verte européenne 2021. Partage d'expérience sur la mobilité et contacts fructueux avec Mme Aubry et M. Castelain. MA.

25 juin. **Ports de Lille.** Après avoir été interpellés par un cycliste au sujet des conditions de circulation difficiles sur le site qui s'étend de Lille à Loos et reçoit de nombreux visiteurs, nous avons contacté la direction qui nous a reçus pour échanger sur les pistes d'amélioration à engager. L'entreprise participe au challenge du vélo organisé par la MEL et un nombre croissant de salariés se déplacent à vélo. Des aménagements pourraient être créés afin de sécuriser les

déplacements à vélo. STT.

25 juin. **Ville. Conférence de presse** au retour de la délégation pour Oslo. Les membres font part de leur expérience. L'ADAV aborde plus particulièrement les aspects liés à la mobilité et les enseignements découverts lors du voyage : réseau express vélo, livraison des colis à vélos par les grands groupes de messagerie, trafic très limité dans le centre-ville... MA.

27 juin. **Ville. GTV. Stationnement** : le formulaire de demande d'accès à une vélobox sera mis en ligne prochainement ; 154 arceaux ont été implantés en 2019, en plus de ceux installés dans le cadre d'autres chantiers. Aménagements : rue du Faubourg d'Arras, chantier de création de pistes et couloirs bus ouverts aux vélos dès cet été ; rues Bert, Christiaens, Coustou, Decarnin, Desaugiers, Gosselin, Malakoff, Mirabeau et de Pologne passeront en DSC dès 2019, et rue de Philadelphie en 2020 (mise en tête-bêche et création d'un plateau) ; porte d'Arras, les travaux débuteront mi-2020 ; pont du Lion d'Or, les pistes et bandes seront aménagées à l'automne ; Pont Royal, rénovation de l'existant cet été ; création de la piste rue de la Chaude Rivière (section non encore équipée) et des DSC rues Dollet et Darwin pas encore programmés en raison d'incertitudes sur le tracé définitif du réseau de chaleur ; rues Combemale et Malbernat, projet de piste bidirectionnelle validé ; boulevard Carnot, un projet de pistes (unidirectionnelles entre opéra et rue des Canoniers, puis bidirectionnelle côté nord jusqu'à la connexion avec celle des Grands Boulevards) est de nouveau évoqué, nous demandons que l'ensemble des traversées cyclables soient configurées à double sens pour faciliter les mouvements entre uni et bidirectionnel en fonction des feux. CLPC : toujours pas d'étude lancée, la Ville s'impatiente et demande à la MEL de s'y atteler. JV, STT, YL.

28 juin. **Université de Lille.** Échange avec les personnes qui coordonnent l'appel à projets auquel le laboratoire en charge de l'expérimentation des capteurs de polluants a répondu conjointement avec l'ADAV. STT.

5 septembre. **Ville. Interview par la direction communication** afin de présenter nos actions de remise en selle dans le cadre du Pass sénior proposé par la ville de Lille. JV.

6 septembre. **Ville. Échanges avec les services** pour préciser les demandes formulées au maire lors des échanges noués pendant la préparation et le déplacement à Oslo : projet d'une maison des mobilités actives, travail partenariat entre l'ADAV et la Ville, proposition d'étude d'un SDC communal... Un rdv avec le maire est programmé en octobre pour étudier nos propositions. MA.

9, 13 et 20 septembre. **Ville.** Dans le cadre du Pass Seniors, des séances de remises en selle sont proposées aux seniors. AG, JV.

30 septembre. **Candidats Municipales 2020.** Liste *Ce sera Lille.* Présentation des propositions de l'ADAV. YL, YP.

Lomme

20 septembre. **Ville. GTV.** Présentation par la MEL du projet de marquage au sol provisoire rue Hegel entre le quai Hegel et la rue Victor Hugo, dans l'attente de la requalification du tronçon. Évocation de la discontinuité cyclable au Bourg, la solution avancée au précédent GTV de la création d'un parking est mise en attente du fait d'un projet d'Ecopoint, l'ADAV pointe le besoin d'aménager ce tronçon afin de résorber cette discontinuité. Études et comptages prévus

par la MEL sur les rues de Desvres, Guillaume Tell, Matteotti et Bequaert pour le passage en DSC. Présentation par la MEL de l'installation des CLPC avenue de Dunkerque. La Ville fait remonter un souci de visibilité rue Ménard pour les cyclistes, choix est fait de renforcer le marquage pour signaler la présence d'un DSC dans cette rue. Présentation par la Ville de la future installation d'une vélobox rue Tell, la Ville sollicitera les fonds du projet Alveole pour financer ses prochaines vélobox. La MEL lance une étude pour la possibilité de supprimer la voie de tourne à droite au feu avenue de Dunkerque et croisement de la rue J Descamps, permettant ainsi la création d'une continuité de la bande cyclable. Discussion suite au courrier envoyé par la Ville à la MEL début juillet concernant les problématiques de la montée et de la descente du pont J. Guesde, le croisement Dunkerque / E. Descamps, le pont Loos-Lomme et la traversée Lomme-Pérenchies. CH, JV.

Marcq-en-Barœul

18 mai. **Présentation de la carte de cyclabilité** dans le cadre du challenge mobilité de la ville. MV.

11 juillet. **Ville, GTV.** Études potentielles à mener sur Marcq-en-Barœul, trois discontinuités majeures seraient à traiter : giratoire boulevard Clémenceau / rue de la Couture / rue de la Pilaterie, il sera pris en compte dans le cadre du projet d'aménagements cyclables mené sur l'avenue du Barœul à Mons. Ce dossier nécessite une régularisation foncière avec Heineken (discussions en cours) ; boulevard Clemenceau entre la rue Charcot et la rue Nationale, une réflexion globale serait à mener avec une nouvelle répartition de l'espace public entre les modes ; rue Nationale, une étude a d'ores et déjà été menée entre le giratoire de la LINO et le pont, intégrant des aménagements cyclables, elle n'est pas à ce jour programmée, le projet focalisé sur la place Doumer est en revanche bien programmé ; giratoire rue de Menin, renfort de marquage au sol au niveau des traversées piétons-cyclistes, ceinture bidirectionnelle des pistes et demande de l'élagage des haies pour permettre une meilleure visibilité. DSC validés : Delcenserie, Decoster, Brossolette, Barœul, Rose Valland. En étude : Derain, Lazaro, Braems, Jeanne d'Arc, Rianderie. DSC refusés pour raisons techniques par la MEL : Torgue, Chuffart. Étude d'un accès à la piste cyclable du Grand Boulevard dans le prolongement de l'avenue de Verdun qui pourra être reproduit pour les rues Delos et Jean de la Deule. Présentation d'une étude de déploiement des CLPC. Autres demandes : priorité pour les pistes de Lattre de Tassigny et du Collège ; passerelle du Risban, pose d'un rail pour guider les roues des vélos ; débouché de la piste rue du Collège côté rue Albert Bailly à traiter prioritairement. EL, MA.

16 et 18 septembre. **Collège du Lazaro** : animations maniabilité et aide à l'encadrement d'une sortie à vélo pour l'ensemble des élèves de 5°. AG, BB, CD, FC, FL, Fla, JmL, JP, LT, MB, MM.

29 septembre. **Salon du vélo, stand d'info et marquage Bicycode.** Public nombreux malgré une météo capricieuse et très intéressé par nos conseils. EL, MA.

Marquette-lez-Lille

23 juillet. **MEL. Présentation des études cyclables sur la commune.** Propositions faites par la MEL de marquage d'une bande suggérée sur la rue de Lille entre la rue du pont de l'Abbaye et l'avenue de la Liberté, passage du reste de la rue de Lille

en sens unique avec DSC, du passage en zone 30 de l'avenue de la Fraternité, marquage de bandes suggérées rue Lalau, passage en zone 30 de l'avenue de la Liberté. Création de deux encoffements sur le pont enjambant le canal de Roubaix et marquage de bandes suggérées sur la rue de Wambrechies jusqu'au croisement de la rue du Touquet. JV.

Quesnoy-sur-Deûle

21 septembre. **Journée de la mobilité.** Stand d'information et marquage Bicycode. JD, JP, SH

Ronchin

3 mai. **Réunion publique du GT Usagers du Vélo.** Présentation des réalisations des derniers mois : pose d'arceaux, création d'aménagements cyclables rue Sadi Carnot, bilan sur l'aide à l'achat vélo et échange avec les habitants sur leurs pratiques cyclables. JV.

9 mai. **Réunion avec une enseignante de l'école Jean Moulin** afin de présenter le cycle d'apprentissage vélo qui sera mené auprès des élèves de CE2. JV.

5 juin. **Stand d'information en commun avec les Jantes du Nord** et marquage contre le vol dans le cadre de la Semaine du DD. STT.

20 juillet. **Encadrement d'une balade** organisée avec la Ville dans le cadre de Nos quartiers d'été. La balade s'est principalement déroulée sur les bords de Marque et avait comme fil rouge la découverte d'œuvres de land art réalisées pour Eldorado - Lille 3000. CD, JF, JfO, JP, MpM, NL, SD.

11 septembre. **Ville. Réunion de présentation du cycle d'apprentissage vélo** auprès du service éducation et du principe de nos interventions dans le cadre du projet Alveole. Calage des dates pour les opérations éclairage de novembre pour le public et aux sorties des écoles. AG, JV.

24 septembre. **Ville. Rencontre des représentants de Décathlon** afin d'échanger sur les possibilités de partenariat, notamment la mise à disposition d'équipements d'éclairage lors de l'opération éclairage à Ronchin en novembre, la mise à disposition de vélos dans le cadre des cycles d'apprentissages vélo dispensés auprès des élèves de CM2 des écoles de Ronchin et possibilité de communiquer respectivement sur les actions vélos de chacun sur les réseaux sociaux. CV, JV.

30 septembre. **Ville. Réunion de présentation et d'organisation du cycle d'apprentissage vélo,** dans le cadre du projet Alveole, auprès de la directrice de l'école Guy Mollet en présence des services. JV.

Roubaix

4 juin. **Sortie à vélo avec les représentants de la Ville et de la MEL** pour visualiser sur le terrain les projets et réalisations. Cette sortie permet une prise de conscience de besoins spécifiques pour assurer une bonne sécurité et lisibilité des itinéraires. MA.

6 juin. **GTV.** Poursuite du déploiement du CLPC. Rue Basse, projet de zone de rencontre pour assurer la continuité de la véloroute du Paris-Roubaix entre le canal de Roubaix (EuroVelo 5) et le vélodrome. Av Charles Fourier, projet de pistes unidirectionnelles avec réalisation possible en 2021. Bd Gambetta, la matérialisation des pistes doit se faire courant de l'été (entre Nations Unies et Colmar). Rue du Collège, étude du projet d'inversion de la bande pour réaliser un DSC. Boulevard de Metz, de Strasbourg - giratoire pont des Couteaux, étude de sécurisation de l'axe pour

assurer une continuité cyclable. Avenue de la Fosse aux Chênes, étude du projet de pistes au niveau des trottoirs. Beauraupaire, étude de la continuité des aménagements. Études de DSC rues de Nancy et Espérance. Étude sécurisation intersection Sébastopol / Nord & Curroir. Demande de relancer l'étude sur Motte-Salengro. MA.

Sailly-lez-Lannoy

27 juin. **Challenge de l'écomobilité scolaire.** Remise de prix aux élèves de CE2 de l'école Sottaert, 1e classe du territoire de la MEL dans la catégorie « meilleure progression ». JP.

Tourcoing

11 mai. **Atelier de contribution à la carte de cyclabilité** à la médiathèque Andrée Chedid, dans le cadre du challenge métropolitain du vélo. MV.

19 juin. **Réunion avec les adhérents de Tourcoing** : réflexion pour préparer un programme à proposer aux candidats pour les élections municipales. YP.

7 septembre. **Stand lors de la journée vélo** organisée par l'association Tourcoing en commun. YP.

28 septembre. **Échanges avec le collectif Ensemble pour le climat** de Tourcoing. YP.

Villeneuve d'Ascq

7 mai. **SPL Euralille. Parc de la Haute-Borne.** Préparation d'un événement Mobilité sur le site en juin. L'ADAV se positionne pour proposer du marquage contre le vol et des séances de remise en selle. Plusieurs acteurs du vélo sont attendus. STT.

17 mai. **Parc de la Haute-Borne.** Réunion interne avec le groupement mobilité pour préparer la rencontre avec les entreprises de la zone afin d'échanger sur les propositions en termes de rattachement vers les TC : autopartage, services vélo, trottinette. JV, STT.

20 mai. **Ville. Réunion pour faire le point sur les besoins en arceaux et en signalétique directionnelle.** MA.

21 mai. **Parc de la Haute-Borne.** Échange avec les entreprises de la zone et les institutions en charge de sa gestion pour réduire l'usage de la voiture individuelle par une meilleure offre de service en relation avec les TC. STT.

23 mai. **Ville. Sortie vélo pour les agents de la Ville** dans le cadre de leur Plan De Mobilité. Découverte des aménagements de la ville et des projets cyclables en cours, conseils pour se déplacer en sécurité. FL, MA.

26 mai. **Ferme du Héron. Stand d'information,** marquage contre le vol et balade vélo proposée dans le cadre de la Fête de la nature. CG, FL, JV, MA.

5 juin. **Ville.** Réunion pour appréhender les besoins en stationnement. MA.

15 juin. **Sortie vélo** à la découverte des cheminements sécurisés pour se rendre à Roubaix. MA.

17 juin. **Université de Lille. Campus Cité scientifique : projet d'aménagements cyclables.** Avenue Gauss, au vu des largeurs disponibles nous préconisons une CVCB ; avenue Von Limé, une piste bidirectionnelle côté nord sur la section devant le Learning center et dans sa continuité côté est sur la 2e partie jusqu'à l'avenue Langevin. STT.

20 juin. **Parc de la Haute-Borne.** Réunion interne avec le groupement mobilité pour faire le point sur les offres de service existantes en mobilité et proposer des solutions qui pourraient être

adaptées aux entreprises du secteur. Pour le vélo : augmentation des capacités de l'abri V'lille, gestion de flottes par une structure spécialisée, achat groupé... JV, STT.

26 juin. **Parc de la Haute-Borne.** Stand dans le cadre d'un événement mobilité regroupant les acteurs de la mobilité sur la MEL. JV.

27 juin. **Challenge de l'écomobilité scolaire.** Remise de prix aux CM2 de l'école Rameau à Villeneuve d'Ascq, pour leur première place métropolitaine et régionale dans la catégorie de la classe la plus écomobile. JP.

4 juillet. **Ville.** Point sur les besoins en stationnement : arceaux, vélobox, consigne individuelle à Triolo... FL, MA.

4 juillet. **ESUM. Marquage d'une flotte de 40 vélos** appartenant à la ville de Villeneuve d'Ascq. JV.

12 juillet. **Ville.** Rencontre avec les élus pour faire le point sur nos demandes. Présentation de notre SDC idéal (remise d'une carte qui reprend nos demandes prioritaires). EM, FD, FL, MA.

17 juillet. **Rizome. Parc de la Haute-Borne.** Réunion interne avec le groupement mobilité pour faire un point d'étape sur les actions à mener. JV.

24 juillet. **Rizome. Parc de la Haute-Borne.** Réunion interne avec le groupement mobilité pour faire un point d'étape sur solutions de rabattements à proposer. JV.

4 septembre. **Halle de Canteleu. Marquage d'une flotte de 28 vélos** appartenant à la ville de Villeneuve d'Ascq. JV.

14 septembre. **Sortie vélo** entre Villeneuve d'Ascq et Lille pour découvrir les itinéraires sécurisés. MA, FL.

ANTENNE DE SAINT-OMER

Saint-Omer

25 mai. **Réunion avec le maire :** échanges sur la politique cyclable. PE, YP.

29 août. **5^e Comité vélo.** Présentation du projet de mise en zone 30 de la ville en plusieurs phases. Seuls certains axes structurants resteront à 50 km/h. Cette mise en zone 30 implique la généralisation progressive des DSC sur la commune. MA, PE.

ANTENNE VALENCIENNOISE

Simouv

2 septembre. **Commission Consultative des Services Publics.** Les résultats de l'année 2018 concernant la fréquentation des TC n'ont pas donné entière satisfaction, mais celle de la ligne T2 a été impactée par des dysfonctionnements techniques. Le délégataire a mis en place les premiers vélos en location à Valenciennes, mais il n'est pas encore certain que cette expérience soit prolongée. AL.

Valenciennes Métropole

5 juin. **Conseil de Développement.** Réunion consacrée à la Mobilité. 50 vélos seront bientôt mis en location à Valenciennes. C'est un essai lié à un événement sportif, il sera ensuite décidé de le prolonger. AL, FD.

25 juin. **Plan Climat.** Dans les priorités locales, on relève la mobilité durable avec le développement du vélo et les TC. AL.

27 juin. **Projet de rénovation de la rue du Mont Houy** (voie communautaire) à Famars. Le projet prévoit une piste cyclable de chaque côté de la

voie, mais les entrées et sorties des pistes ne sont pas optimisées. L'ADAV en a fait la remarque, mais le projet semble difficile à modifier. AL.

3 juillet. **Conseil de développement, sur le thème de la Mobilité.** La nécessité de développer le vélo revient comme une priorité, mais il manque encore une gouvernance clairement identifiée. AL, FD.

3 septembre. **Réunion pour définir le contenu d'un partenariat entre l'ADAV et la collectivité.** AG, JV, MA.

Valenciennes

11 mai. **Fête du vélo à Valenciennes,** présentation de la cartographie collaborative de cyclabilité. MV.

28 mai. **Ville. Présentation de la fête du sport** programmée en septembre. L'ADAV est pour la 1^e fois invitée à cet événement. AL.

3 septembre. **Ville. Réunion avec le service des sports** pour préciser les contours de la fête du sport. L'ADAV propose du marquage et la présentation de la cartographie sur un grand écran. AL.

14 septembre. **Fête du Sport.** Stand d'information, marquage vélo en partenariat avec la Ville, vidéo de la cartographie contributive, information sur le baromètre des villes cyclables. Les visiteurs, dont des familles, ont été nombreux et très intéressés par les activités de l'ADAV, mais surtout très motivés pour reprendre le vélo dans les déplacements au quotidien. Un visiteur de marque, passionné de vélo, Gérard Holtz est aussi venu découvrir notre stand. AL, CS, FD, MV, PW, RS.

Université du Mont Houy

11 juillet. **L'ADAV est sollicitée au sujet des déplacements au sein de l'Université** et des conflits entre piétons et cyclistes sur les aires piétonnes qui jouxtent le tram : la largeur des aménagements permettrait de séparer les flux, mais les avis sont partagés. Une prochaine rencontre est prévue. AL.

DÉPARTEMENT DU NORD

7 mai. **CC Pévèle Carembault.** Présentation du SDC élaboré avec le concours de l'ADAV. Pour rappel le CD a délibéré sur le SDC le 29 juin 2018 pour fixer le cadre d'intervention départementale en matière de mobilité douce à vélo et de vélotourisme. Il a souhaité associer les EPCI à la définition fine du maillage départemental proposé en organisant des réunions en commun sur chaque territoire, en présence de l'ADAV. MA.

7 mai. **Étude du projet d'aménagement cyclable sur la RD17 entre Zegerscappel et Esquelbecq.** L'aménagement consistera en un aménagement mixte entre piétons et cyclistes pour sécuriser les déplacements des scolaires et l'accès à la gare. MA.

19 mai. **Bailleul. Stand dans le cadre du lancement du RPN Vallée de la Lys & Monts de Flandre,** mis en place par le CD. Présentation de la cartographie collaborative. JV, MV.

22 mai. **CC de Flandre Intérieure (CCFI).** Présentation du SDC élaboré avec le concours de l'ADAV. MA.

24 mai. **CA de Cambrai.** Présentation du schéma directeur cyclable élaboré avec le concours de l'ADAV. MA.

27 juin. **CD, CUD. Réunion pour étudier le projet de RPN** sur le territoire. JV, MA.

2 juillet. **CA de la Porte du Hainaut.** Présentation du schéma directeur cyclable élaboré avec le concours de l'ADAV. MA.

3 juillet. **CC du Cœur d'Ostrevent.** Présentation

du SDC élaboré avec le concours de l'ADAV. MA.

9 juillet. **Réunion avec les services pour définir des référentiels partagés CD / ADAV** sur le traitement et la matérialisation des aménagements cyclables. MA.

28 août. **CCFI.** Rencontre avec le BE Vizéa et les services du CD pour partager les priorités à intégrer au SDC en cours d'élaboration. JV, MA.

2 septembre. **2^e réunion autour des orientations du SDC de la CC Hauts-de-Flandre.** Ce schéma doit renforcer celui du CD. Analyse plus fine des propositions cartographiées dans le schéma du Nord. JV, MA.

15 et 17 septembre. **CD. Remise en selle** auprès des agents. JP.

20 septembre. **CC Flandre Lys.** Présentation du SDC élaboré avec le concours de l'ADAV. MA.

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

14 mai. **CD. Copil de l'étude des dessertes cyclables du collège Angellier à Boulogne.** Présentation par le BET des propositions de cheminements à conforter pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo aux élus. STT.

19 juin. **CD. Séance d'information et de sensibilisation à la bonne pratique du vélo et identification des itinéraires cyclables au collège Marie Curie d'Arras.** JV.

5 juillet. **CD. Préparation de la Semaine de la mobilité** et des interventions de l'ADAV auprès des agents. MA.

8 août. **CD. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège de Licques.** Présentation par le BE de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV.

3 septembre. **Réunion pour caler l'organisation de la Semaine de la mobilité.** MA.

10 septembre. **Lillers. Cotech.** Présentation par Ingerop de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables vers les deux collèges de Lillers. JV.

16 septembre. **CD. Dans le cadre du PDM,** stand d'information et de sensibilisation sur l'usage du vélo et démonstration de VAE aux agents de Wimille. MA.

17 septembre. **CD. Remises en selle à Saint-Martin-Boulogne et à Etaples** auprès d'agents du CD. Découverte et parcours en VAE, séance d'échanges en salle. MA.

19 septembre. **CD. Cotech de l'étude des dessertes cyclables du collège Marie Curie d'Arras.** Présentation par le BET des propositions de cheminements à conforter pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo. MA.

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

17 juin. **Préfecture.** Réunion : Mobilisation nationale pour l'emploi et la transition écologique et numérique. MV.

24 juin. **Région.** À l'initiative de l'ADAV, matinée d'échanges autour du programme Alvéole porté au niveau national par la FUB en partenariat avec les associations locales. Son élargissement permet à de nombreuses structures de pouvoir solliciter l'aide financière (entreprises, collectivités...) pour toucher un plus grand nombre de bénéficiaires (voir Heurovélé précédent). JP, JV, MA, MV, STT, YP.

10 juillet. **Mrs. Présentation des préconisations**

de l'ADAV en termes de stationnement et d'accessibilité vélo dans les résidences collectives auprès de représentants de la Fédération des Promoteurs Immobiliers des Hauts-de-France, dans le cadre d'une rencontre proposée par la Mres. JV.

11 septembre. **Région. Stand d'information et marquage Bicycode** à l'attention des agents. JP.

12 septembre. **Région. Réunion de présentation de la future convention entre la Région et la SNCF concernant les TER.** Rappel de nos revendications en termes de stationnement vélo dans les gares ainsi que la problématique du stockage des vélos dans les TER de nouvelle génération. La Région est interpellée à propos du vélo qui n'est pas mentionné dans la future convention. JV.

25 au 27 septembre. **Région. Participation à la rencontre du Triangle de Weimar** dans la région de Silésie (Pologne). Ces rencontres annuelles sont le lieu d'échanges et de visites entre des délégations de trois régions française, allemande et polonaise autour de la thématique du vélo et du tourisme en région industrielle. La région Hauts-de-France accueillera la prochaine édition. DD, JP.

CREM

9 mai. **ERBM. Réunion avec le délégué interministériel** afin de définir les modalités de partenariat avec le Crem. La 1^e étape est la coorganisation avec l'ERBM et la MBM d'une rencontre sur la thématique de la mobilité dans le bassin minier à destination des élus et techniciens du territoire. Cette rencontre, qui mêlera diagnostic du territoire et présentation de bonnes pratiques, aura lieu le 22 octobre à Oignies et sera précédée de plusieurs rendez-vous techniques avec les multiples intervenants. JP.

11 mai. **Rue aux enfants à Mons-en-Barœul**, place de Bourgogne. Remise d'un label par le Crem au Centre Social Imagine organisateur de l'évènement en lien avec la municipalité, au nom du collectif national Rues aux enfants, rues pour tous. JP.

16 mai. **Réunion avec le référent régional d'EcoCO2**, structure chargée de déployer un programme national de PDES dans les écoles primaires, Moby. L'objectif était d'étudier les liens possibles avec l'ADAV pour trouver des collectivités partenaires, en lien avec le Crem, et, le cas échéant, prendre la main sur l'animation de certains PDES. FL, JP.

17 mai. **Réunion avec le représentant régional de Projectim**, promoteur immobilier qui souhaite développer un projet pilote d'habitat collectif qui prenne dès le départ en compte la question de la mobilité des locataires au travers d'aménagements et d'une offre de services dédiés. JP.

22 mai. **GT du projet My Anor, My mobility** pour dresser le bilan de l'expérience et s'accorder sur les grandes lignes du guide de recommandations corédigé par les partenaires et livré à l'Ademe fin septembre. JP.

25 mai. **Rue aux enfants.** Rue de la Baignerie et place Schumann à Lille-Centre. Par-cours de maniabilité et remise d'un label aux organisateurs du collectif 15, au nom du collectif national Rues aux enfants, rues pour tous. BM, JP, NL, PM, VH, ZK.

4 juin. **Rencontre sur le thème de la précarité et de l'exclusion sociale en milieu rural** à Maresquel-Ecquemicourt. Animation d'un atelier sur la mobilité lors de cet évènement organisé par

l'Uriopss. JP.

7 juin. **Rencontre sur le thème de l'inclusion des enfants dans la cité, organisée par la MEL.** JP.

11 juin. **Animation d'un atelier sur l'écomobilité** lors d'un forum sur le climat organisé par le Rectorat à Lilliad, Villeneuve d'Ascq. JP.

17 et 18 juin. **CNFPT.** Formation organisée et animée par la présidente de Rue de l'avenir, sur les politiques en faveur de la marche que peuvent mener les collectivités. JP.

19 juin et 12 septembre. **Rectorat. GT PDES** en présence de représentants de la Dreal, de l'Ademe, du Conseil Régional, du CD du Nord, d'Atmo pour travailler sur les pistes collectives de développement des PDES dans les collèges du Nord et du Pas-de-Calais et l'organisation d'un séminaire sur la mobilité en novembre. JP.

20 juin. **2nd copil du PDES du collège Albert Camus de Lumbres.** Partage des résultats du diagnostic mobilité et accord sur les priorités et actions à mettre en place à la rentrée scolaire suivante. JP.

20 juin. **Réunion de préparation d'une Rue aux enfants**, rue Sansoen à Hazebrouck, coordonnée par le Centre d'Animation du Nouveau Monde. JP.

24 juin. **Ademe.** Travail sur de nouveaux axes à privilégier au sein du Crem. Il est notamment prévu de renforcer l'accompagnement du déploiement de PDES dans les collèges et de participer à l'accompagnement, en lien avec l'Ademe et le Cerema, des collectivités lauréates de l'appel à projets Vélo et Territoires. JP, MA.

25 juin. **Remise de prix aux élèves de CE2-CM1 de l'École au Bourg de Brouckerque**, lauréate de la catégorie « *meilleure progression* » du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

26 juin. **Rue aux enfants à Hem.** Remise d'un label par le Crem à l'Espace de Vie Saint-Exupéry, organisateur de l'évènement, au nom du collectif national Rues aux enfants, rues pour tous. JP.

27 juin. **Copil sur la stratégie en faveur de la marche de la MEL.** JP, YP.

1^{er} juillet. **Rencontres du club national pour la mobilité courante** à Compiègne. JP, JV, MA.

2 juillet. **Rencontre avec la MEL de référents d'un projet de PDES** au lycée Thérèse d'Avila, à Lille-Vauban. JP.

3 juillet. **Présentation du programme Moby** aux services mobilité et climat de la MEL. JP.

4 juillet. **Accueil d'une rencontre régionale des porteurs de projets de Rues aux enfants** pour échanges de pratiques et modalités d'accompagnement du prochain appel à projet national. JP.

12 juillet. **Pays du Cambrésis. Présentation du SDC.** L'ADAV a indiqué plusieurs pistes pour développer le vélo : signalétique pour diriger les cyclistes vers des voies secondaires, valorisation de chemins agricoles, desserte des établissements scolaires avec des voies en site propre... JP, MA.

16 juillet. **Cerdd. Tournage d'une vidéo** sur les argumentaires et exemples d'actions à mener dans les collectivités pour favoriser les modes actifs auprès des habitants. Cette vidéo est amenée à alimenter un support de formation en ligne plus générale sur le DD. JP.

22 juillet. **Réunion avec le responsable d'un garage solidaire à Auchy-lez-Hesdin et le référent mobilité du Pays du Ternois.** Le garage solidaire s'est doté d'une flotte de VAE avec l'objectif qu'ils servent pour de la courte et de la longue durée sur différents sites du territoire. Dans ce contexte

émerge le souhait de promouvoir la pratique du vélo sur ce territoire en s'appuyant entre autres sur l'expérience et les outils de l'ADAV. Une formation à destination d'animateurs et porteurs de projets du Ternois est en cours d'organisation. JP.

3 septembre. **CA des 2 Baies en Montreuillois.** Réunion avec le référent mobilité pour échanger sur les projets liés à la mobilité sur le territoire et les partenariats possibles. JP.

4 septembre. **SNCF.** Réunion de préparation d'un forum sur la mobilité à l'occasion de la présentation des nouvelles offres d'abonnement et de circulation. JP.

18 septembre. **Weo.** Interview concernant la qualité de l'air dans la région. YP.

20 septembre. **Mel.** Présentation d'un livret d'activités sur l'écomobilité scolaire à destination d'élèves du niveau élémentaire réalisé. JP.

30 septembre. **Réunion de lancement du SDC du Soissonnais et du Valois.** JP.

ADAV

11 mai. **FUB. Congrès annuel.** Participation à une table ronde intitulée *Urbanisme cyclable : comment concevoir la ville pour le vélo ?* avec des interventions de représentantes de Copenhagenize France et de la Ville de Paris, et un atelier participatif intitulé *Milieu périurbain et campagnes : des solutions cyclables.* L'ADAV intervient sur deux ateliers : *l'écomobilité scolaire et le vélo en milieu rural.* JV, LR, MA, STT, YP.

20 mai. **Réunion avec les responsables du B'twin village** pour envisager des actions communes. DL, FD, MA, YP.

2 juin. **Caravane vanne.** Balade vélo avec concerts entre Lille et Templeuve en Belgique organisée par *Culture & Flonflons* dans le cadre du festival Wazemmes l'accordéon. L'ADAV aide à l'encadrement du trajet aller et propose son propre itinéraire pour le retour aux cyclistes qui le souhaitent. AB, DL, JP, OD, PM, SW.

15 juin. **Présentation de la carte de cyclabilité** lors de la rencontre nationale *Openstreetmap* à Montpellier. MV.

22 juin. **Formation des nouveaux correspondants locaux.** MA, STT, YP.

27 juin. **Réunion avec l'ensemble des compteurs et une représentante de l'Université de Lille** pour faire le point sur l'expérimentation et lancer de nouvelles actions en lien avec l'appel à projets. Un bénévole présente un outil de report en ligne des données de comptage afin d'éviter plusieurs saisies superflues. STT.

28 juin. **Pot de départ** avec les bénévoles et les collègues. STT.

5 juillet. **Intervention dans les PDM :** coordination entre l'ADAV et Grands ensemble. JV, MA, MV.

7 septembre. **B'Twin Village Lille.** Stand d'information et de marquage. AG, JV, MV.

13 septembre. **Institut Pasteur de Lille.** Stand d'information. AG, CG.

26 et 27 septembre. **Participation aux 23^e Rencontres de l'association nationale Vélo et Territoires à Angers.** Ces rencontres annuelles sont l'occasion de partager des retours d'expériences et bonnes pratiques autour du vélo. La Ville d'Amiens accueillera la prochaine édition. L'ADAV présente son action avec les collectivités lors d'une table ronde sur le thème *vélo & sécurité.* AG, JV, MA, YP.

AGENDA

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

Les ateliers vélo dans la région :

Arras / Béthune avec *Cyclocampus* / Calais avec *Opale Vélo Service* / Douai avec *Droit d'vélo* / Dunkerque / Lille avec *Les Jantes du Nord* / Saint-Omer / Valenciennes avec *Pharmacyclo*

Horaires et jours d'ouverture sur droitauvelo.org

Derniers vendredis du mois à Dunkerque et à Lille, respectivement à 18h et à 19h :
Masse critique du collectif *Vélorution*

Opérations éclairage en novembre :

- le 5 à Fourmies (17h), Lambersart (17h)
- le 6 à Mouvaux (16h)
- le 7 à Marcq-en-Barœul (16h30) et Valenciennes (17h)
- le 8 à Tourcoing (17h)
- le 12 à Béthune (17h) et Lille-Fives (17h30)
- le 14 à Armentières, Maubeuge (17h)
- le 15 à Dunkerque et Hellemmes (17h)
- le 18 à Hazebrouck (17h)
- le 19 à Arras, Ronchin et Saint-Laurent-Blangy (17h)
- le 21 à Bailleul et Lezennes (17h)
- le 22 à Lille-Flandres (17h)
- le 26 à Templeuve (17h)
- le 27 à Lens et Loos (17h)
- le 28 à Lomme (17h)

Dimanche 10 novembre à Lille :

Tous à vélo, manifestation nationale en vue des municipales

L'Heurovélo

Édité par l'association Droit au vélo-ADAV
23, rue Gosselet - 59000 Lille
Tél : 03 20 86 17 25 - Fax : 03 20 86 15 56
info@droitauvelo.org - www.droitauvelo.org

Commission paritaire ISSN 12510602

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

Directeur de la publication : Yannick Paillard

Rédacteur en chef : Hervé de Cagny

Maquette : Noémie Ciofalo et Sébastien Torro-Tokodi

Illustration : couverture de Laurent Libessart

Relecteur : Hervé de Cagny.

Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Francis Bonnavé, Jean-Marie Casier, Frédéric Devred, Jean Dewavrin, Daniel Dourlens, Anthony Fagot, Laurent Fayeulle, Amandine Gabriels, Gilles Laurent, Alain Legrand, Mathias et Marte, Yannick Paillard, Vincent Philipps, S. Picavet, Judicaël Potonnet, Françoise Richard, Geneviève Saintobert, 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.

Imprimé sur papier recyclé et encres végétales par les Imprimeries DBPrint. Tirage : 2 000 exemplaires.

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.

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

BAROMÈTRE SEMESTRIEL



1er Semestre
2019

indice semestriel d'usage du vélo

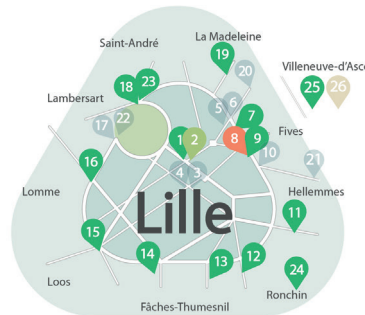
Métropole Européenne de Lille - Étude Cerema des données de comptage Adav

Évolution annuelle du nombre de cyclistes entre les 1er semestres 2018 et 2019

+20%

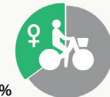
calculée avec 15 lignes de comptage ayant des données consolidées et comparables entre le S1-2018 et le S1-2019

+21% évolution sur 2 ans S1-2017 ↔ S1-2019
+55% évolution sur 3 ans S1-2016 ↔ S1-2019
+20% évolution sur 1 an S1-2018 ↔ S1-2019



L'usage du vélo autour de Lille poursuit sa croissance avec une augmentation forte (+20%) par rapport à l'année précédente

Part de cyclistes femmes



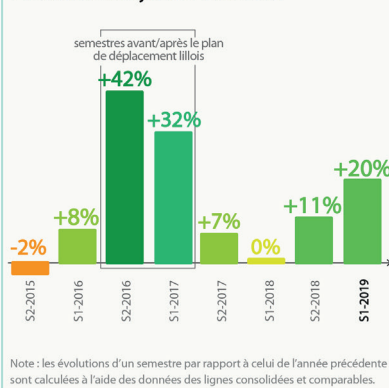
1/3
1 usager du vélo sur 3 est une femme

Moyenne de quelques lignes de comptage :

La Madeleine-De Gaulle	30%
Villeneuve d'Ascq-J.Guesde	32%
Lille-Pont Flandres	32%
Saint-André-Pont Royal	34%
La Madeleine-Grd Boulevard	36%
Lille-Porte Douai	37%
Lambersart-Passerelle Ory	37%

une proportion qui peut varier de :
44% en juin à Porte de Douai
à **24%** en janvier à La Madeleine
Données année 2018

Évolution moyenne annuelle



Données lignes de comptage

Ligne	S1-2018	S1-2019	Évolution
1- Lille-Liberté	153	183	+20%
2- Lille-Nationale	275	288	+5%
7- Lille-Pont Erfurt	183	208	+14%
8- Lille-W.Brandt	49	43	-12%
9- Lille-Pont Flandres	129	158	+22%
11- Lille-Pont Tournai	174	218	+25%
12- Lille-Porte Douai	185	221	+19%
13- Lille-Porte d'Arras	42	57	+36%
14- Lille-Porte des Postes	86	96	+12%
15- Lille-Pont Beethoven	129	198	+53%
16- Lille-Pont de Dunkerque	107	147	+37%
18- Saint-André-Pont Royal	132	157	+19%
19- La Madeleine-De Gaulle	64	72	+13%
23- Saint-André-EV5	52	73	+40%
24- Ronchin-RD48	45	65	+44%
25- Villeneuve d'Ascq-J.Guesde	51	58	+14%
26- Villeneuve d'Ascq-bvd Ouest	43	43	0%

Note : la moyenne d'une ligne est calculée s'il y a au moins 3 relevés dans le semestre. En l'absence de données, la ligne n'est pas affichée.

Sources : données comptage de l'Association Droit au vélo (ADAV), Réalisation Cerema Hauts-de-France

NOS PARTENAIRES

