



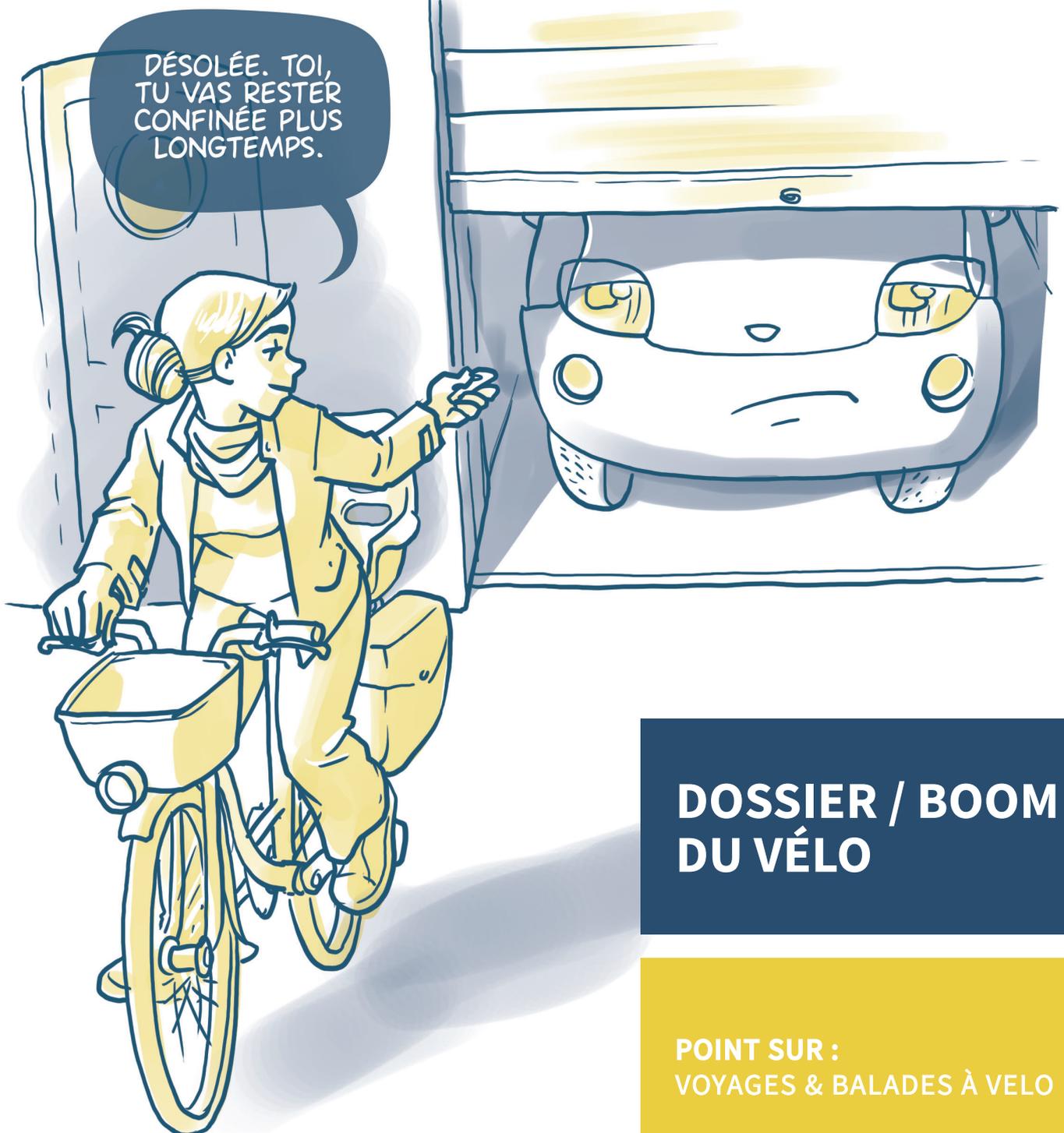
Journal dérailleur

l'heprou

vélo

N°94

Novembre
2020



**DOSSIER / BOOM
DU VÉLO**

**POINT SUR :
VOYAGES & BALADES À VELO**

SOMMAIRE



DOSSIER - BOOM DU VÉLO / 4-9

La politique des mobilités actives au déconfinement en France

Focus sur l'Europe

Chiffres clés

Port du masque et vélo

Dunkerque et son agglomération, villes à vélo !

VOYAGES & BALADES À VÉLO / 9-15

Point nœud vélo en Flandre

Cyclotourisme maritime

Joyeuse déambulation à bicyclette - Le spectacle vivant bat le pavé

Petit journal d'une randonnée à vélo : Bruxelles – Méditerranée

Sur les chemins et routes de la Pévèle Carembault

La Folie de Luc... Ou le succédané de Lille – Hardelot pour moi :)

LES DESSOUS DE L'ADAV / 15-16

Forum

Portraits

DIVERS / 17-23

BRÈVES / 24

L'ADAV Y ÉTAIT / 26-31

Dans les antennes

Dans les institutions

AGENDA / 32

BAROMÈTRE TRIMESTRIEL / 32

ÉDITO

Est-il juste de réserver une proportion aussi importante de l'espace public aux automobilistes alors que des alternatives existent (la très grande majorité des déplacements en voiture fait moins de 5 km !) ?

En posant la question sur les moyens à mettre en œuvre pour soulager les transports en commun sans créer des thromboses routières ou de permettre aux piétons de se déplacer en respectant une distance de sécurité sanitaire, la pandémie pose la question, plus profonde, de la répartition des usages de cet espace public, précieux bien commun non-extensible à l'infini. Certaines collectivités ont suivi, partiellement ou totalement, nos propositions d'aménagements temporaires pour les piétons et les cyclistes. D'autres ont pris des engagements sur du plus long terme.

On avait déjà constaté avant la crise une augmentation progressive de la part modale du vélo et que le vélo a été un véritable sujet de campagne des municipales, mais ces infrastructures permettent une accélération du processus : +32 % à Lille, +23 % à Dunkerque, et même en dehors des villes : +20 % en zone périurbaine et +18 % en zone rurale !

Les infrastructures « temporaires » sont plébiscitées par le public qui souhaite très majoritairement leur pérennisation. Nous ferons tout auprès des décideurs pour que ces aménagements soient maintenus, mais aussi « confortés », essentiellement par la transformation en pistes cyclables sécurisées et sans interruption. Comme nous le rappellent les décès de Maité le 20 mai et de Jérôme le 29 août, il faut construire des aménagements qui permettent la sécurité des piétons et des cyclistes et, en parallèle, apaiser la circulation automobile (en nombre et en vitesse). Des décisions seront à prendre et demanderont parfois du courage politique car une minorité, parfois très bruyante, s'oppose à tout rééquilibrage de l'espace public, pourtant indispensable au bien vivre ensemble et à la sécurité de tous.

Soyons optimistes ! De nombreux candidats aux municipales, maintenant élus, ont pris des engagements et, surtout, semblent avoir pris conscience de l'importance d'une véritable politique vélo. Nous avons commencé à les rencontrer pour apporter notre expertise d'usage. Dans les prochaines années, nos déplacements à pied ou à vélo doivent devenir plus faciles et sécurisés pour tous et, n'oubliez pas, plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés !

*Yannick PAILLARD
Président*

DOSSIER

LA POLITIQUE DES MOBILITÉS ACTIVES AU DÉCONFINEMENT EN FRANCE



Rue de Lille, Saint-André-Lez-Lille (59) – P.Marquet

« En période de crise sanitaire, le vélo ouvre des marges de manœuvre et de liberté à un moment où des limites s'imposent. C'est un mode "porte-à-porte" qui permet de maîtriser sa vitesse et son amplitude horaire, ce qui n'est pas le cas des modes collectifs, ni même de la voiture, régulée par des contraintes extérieures. On peut décider de partir quand on veut pour éviter la cohue, et de choisir sa route pour privilégier les trajets calmes. L'absence d'habitacle facilite les interactions et, dans le même temps, le fait d'être perché sur une selle, à l'air libre, met à bonne distance des autres de façon naturelle.

Pour toutes ces raisons, le vélo est un formidable outil exploratoire de la ville par temps de Covid, à condition de ne pas le réserver à une catégorie de citoyens mais d'en faire un levier d'accès à la ville pour tous. »

Sonia Lavadinho, (anthropologue et géographe suisse)
Journal Le Monde, 10-09-2020.

Avec le déconfinement, de nombreuses collectivités se sont emparées du sujet vélo, en passant par « l'urbanisme tactique » : méthode qui permet de tester des solutions temporaires avant de pouvoir les pérenniser (ou non). Ainsi le CVTC (Club des Villes et Territoires Cyclables) a mené une enquête auprès des collectivités françaises : 232 y ont répondu. Les résultats de cette enquête ont été publiés en juillet 2020 et soulèvent plusieurs constats.

Tout d'abord, les collectivités ayant des projets d'urbanisme tactique sont majoritairement à dominante urbaine. Elles ont essentiellement mis en place des projets de type bande et pistes cyclables qui répondent aux besoins des néo-cyclistes. Elles ont également été plus de 50% à mettre en place du stationnement vélo exceptionnel (élément important dans un système vélo efficace).

Autre point positif : près de $\frac{3}{4}$ des collectivités

souhaitent pérenniser au moins une partie des aménagements cyclables et piétons de transition. De plus, pour 84% des collectivités répondantes, ces aménagements ont permis de **stimuler l'usage du vélo** et pour 42% d'entre elles, la période a permis d'**accélérer** au moins significativement la mise en œuvre de **leur politique vélo**. Ce qui est confirmé par les comptages au niveau national avec une hausse de 29% de la part modale vélo. Ces effets ont été davantage marqués en milieu urbain.

Malgré tout, certains territoires choisissent de supprimer des aménagements transitoires (fin juin 2020, près d'une collectivité sur 5 a supprimé au moins un aménagement). Le motif principal de suppression étant que ces aménagements «*perturbaient la circulation des véhicules motorisés*»¹.

AINSI, ON CONSTATE DES INÉGALITÉS SELON LES TERRITOIRES

Les territoires ruraux ont été moins nombreux à mettre en place des aménagements cyclables

transitoires. Cela peut s'expliquer par plusieurs raisons : ce sont des territoires où «*la voiture a relativement peu de contraintes (et) la demande sociétale de vélo y est encore faiblement exprimée*»¹. De plus, les collectivités rurales ont connu plus de difficultés budgétaires pour gérer en urgence le développement d'aménagements cyclables.

Cependant le déploiement de **la mobilité cyclable sur ces territoires peu denses est tout aussi important qu'en milieu urbain**, car c'est sur ces territoires que la dépendance à l'automobile est la plus forte. D'ailleurs, cette dépendance exclut également certaines populations fragiles qui peuvent éprouver des difficultés à se déplacer. **C'est pourquoi des efforts restent à fournir pour développer un système vélo complet et finement maillé sur l'ensemble des territoires.**

LES MOBILITÉS PENDANT LE CONFINEMENT

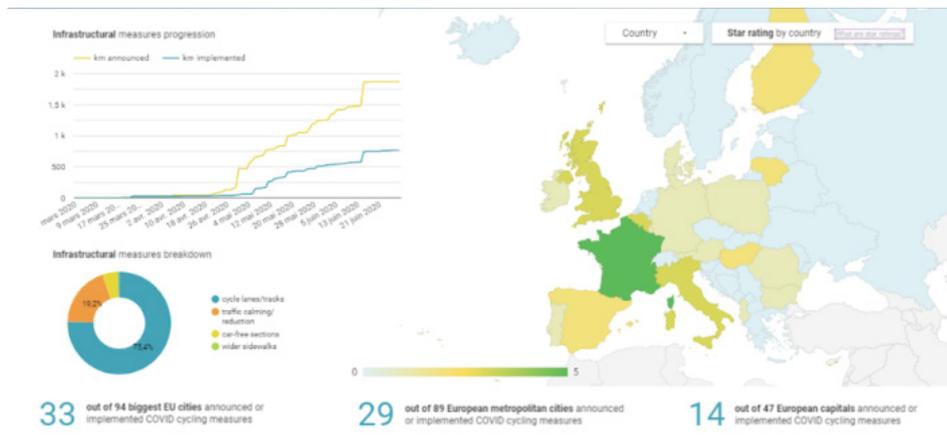
Malgré une médiatisation forte du vélo avec le confinement, une étude du bureau de sciences

1 - Pour en savoir plus le rapport final du CVTC, «*Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France*», juillet 2020, 54 pages.

FOCUS SUR L'EUROPE

«*Depuis le début de la phase de relance, les villes européennes et les gouvernements nationaux ont alloué au moins 823 millions d'euros aux mobilités actives et plus de 1 200 km d'infrastructures cyclables ont été annoncés, dont 500 km sont déjà réalisés. La crise de la Covid, aussi tragique qu'elle soit, est une grande opportunité pour accélérer ce changement positif et restructurer nos villes – et nous l'accueillons favorablement*»

Jill Warren, co-directrice de l'ECF, (Fédération Européenne des Cyclistes)



Grande Place d'Arras, devenue une zone de rencontre (62) – S.Schepens

2- Pour en savoir plus, consultez le rapport « Effets de la crise sanitaire, Rapport n.2 : Pratiques et perspectives de la mobilité en Europe, 22 pages, Juillet 2020 » sur le site web : <https://mobilhomme.ch>

sociales suisse « Mobil'Hommes » montre que pendant la crise, les déplacements à vélo étaient plutôt rares.

Ainsi, c'est la marche qui a été la grande gagnante des déplacements dans les métropoles françaises, avec une part modale pour le motif travail de 15.2% pendant la crise, par rapport à 5.2% auparavant. Le vélo quant à lui, a davantage été utilisé durant la crise dans le cadre des loisirs.

Cette même étude² montre que le recours au vélo pendant le confinement varie fortement selon les territoires : alors que la métropole de Strasbourg a connu une augmentation de la part modale vélo, sur la métropole lilloise, le vélo a connu une légère baisse. Ceci serait dû notamment au « lien fort entre niveau des infrastructures cyclables, rapport individuel au vélo et recours effectif au vélo ». Ainsi, point positif « le boom des infrastructures cyclables que nous avons observé pendant la crise sanitaire et en sortie de confinement dans un grand nombre de métropoles européennes devrait donc engendrer une augmentation durable de la part modale du vélo pour les déplacements au motif travail. »



Rue Aristide Briand, Beaurains (62) – S.Schepens



Rue Albert Poutrain, Orchies

Malgré tout, sur la moyenne européenne, ce sont les usagers des transports en commun qui aspirent le plus à changer de mobilité et moins les utilisateurs de la voiture. Ce qui peut laisser craindre un report modal des transports en commun vers les véhicules individuels motorisés.

Ainsi, pendant la crise, les actifs qui ont continué à aller travailler, auraient privilégié la voiture et la marche (part modale en augmentation partout en France) par rapport au vélo et aux transports en commun. Les Français ont donc abandonné massivement les transports publics, mais plutôt au profit de l'automobile (report modal de 10%). C'est essentiellement dans les centres urbains denses, que les déplacements se reportent plutôt sur la marche.

Nous pouvons malgré tout nous réjouir de la montée en puissance de la mobilité active qu'est la marche, beaucoup de citoyens ayant redécouvert les bienfaits de ce mode de déplacement pendant le confinement.

LA FUB SAISIT LE CONSEIL D'ÉTAT PENDANT LE CONFINEMENT

Durant le confinement, les règles encadrant les déplacements étaient soumises à diverses interprétations. Si bien que de nombreux cyclistes se sont vu verbalisés à tort et des aménagements cyclables ont été fermés.

LES CHIFFRES CLÉS DU VÉLO EN 2020

SUR LA PÉRIODE POST-CONFINEMENT (DU 11 MAI AU 13 SEPTEMBRE)

Par rapport à la même période en 2019 il y a eu **+30% de passages vélo**, avec **+26%** en semaine et **+40%** le week-end. On observe donc une hausse fortement liée au vélo comme activité de loisirs.

Par rapport à la même période en 2019, **+34%** en milieu urbain, **+20%** en périurbain et **+19%** en rural. Il s'agit donc d'une hausse qui concerne bien l'ensemble des territoires, même si elle s'exprime plus fortement dans l'urbain.

DU 1^{ER} JANVIER AU 13 SEPTEMBRE, PAR RAPPORT À 2019

- +9%** de passages vélo sur toute la période,
- +27%** avant le confinement,
- +30%** après le confinement.

SUR LES TERRITOIRES :

- sur Dunkerque Grand Littoral Agglomération, **+24% de fréquentation cycliste** entre 2019 et 2020 sur période équivalente après le confinement.
- sur la Métropole Européenne de Lille, **+26%** de fréquentation cycliste entre 2019 et 2020 sur période équivalente après le confinement.

SOURCE
Bulletin N° 8 « fréquentation vélo et déconfinement », Vélo & Territoires, septembre 2020.

WEB
www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation-frequentation-velo-deconfinement/

En réaction à cela, la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), après avoir mené une enquête nationale auprès de ses usagers, a déposé une requête en référé-liberté au Conseil d'État le 20 avril 2020. Elle y demandait l'annulation des poursuites, la cessation des verbalisations, la réouverture des aménagements cyclables fermés et une clarification de la communication sur l'usage du vélo.

Ainsi, 10 jours plus tard, le conseil d'État a rendu sa décision : «*Le juge des référés a ordonné au Gouvernement d'indiquer publiquement et largement que le vélo peut être utilisé pour les déplacements autorisés durant le confinement (...), (il) a estimé que l'utilisation du vélo relève de la liberté d'aller et venir et du droit de chacun au respect de sa liberté personnelle, et que l'absence de clarté*

des positions du Gouvernement y portait une atteinte grave et manifestement illégale.» Ainsi, la FUB invite les personnes verbalisées de manière abusive à faire mention de l'ordonnance et du communiqué de presse du ministère de l'Intérieur pour faire valoir leurs droits.

«*C'est une victoire historique pour la FUB et ses 365 associations locales : le Conseil d'État reconnaît la liberté d'aller et venir à vélo comme étant une liberté fondamentale*» a souligné Olivier Schneider, président de la FUB. Avec cette décision juridique, le vélo est reconnu comme une solution de mobilité répondant aux enjeux actuels. •

Amandine Gabriels

POUR EN SAVOIR PLUS
<https://www.fub.fr/fub/actualites/grace-fub-conseil-etat-contraint-gouvernement-clarifier-son-discours-velo>

PORT DU MASQUE ET VÉLO

Dans son arrêté du 31 juillet 2020, le préfet de région avait signé un arrêté dans lequel le port du masque était rendu obligatoire pour tous, sans distinction entre le type d'usagers, dans la plupart des lieux publics les plus fréquentés dans certains secteurs de la métropole lilloise, avant de l'étendre sur tout le département du Nord. Les zones piétonnes, les zones de rencontre et les parcs étaient notamment concernés. Les cyclistes étaient pointés du doigt par les médias.

À l'inverse, la préfecture de police à Paris décidait que seuls les piétons étaient concernés par le port du masque car les cyclistes «*ne font pas courir de risque de contact dans les voies dans lesquelles ils circulent*». Bruxelles prenait le même type de décision.

Cela nous a donc posé question. Pourquoi le port du masque était obligatoire sur Lille, alors qu'il ne l'était pas dans ces grandes agglomérations ?

De plus, il y avait aussi la question de la santé qui rentrait en jeu. En effet, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) déconseille fortement le port du masque lors d'une activité physique car le masque gêne la respiration et s'humidifie rapidement, donc il devient inefficace ; et garder le masque pendant un tel effort favorise le développement de micro-organismes.

Enfin, il y avait un paradoxe avec le vélo mis sur le devant de la scène comme geste barrière pendant le confinement, et le fait de revenir en arrière en décourageant certains cyclistes d'utiliser leur vélo comme mode de déplacement privilégié et en les poussant pour certains à reprendre leur voiture individuelle dans laquelle il était autorisé... de ne pas porter le masque... allez comprendre...

Nous avons donc réagi, et, sous la plume de notre président, Yannick Paillard, nous avons écrit au préfet afin de comprendre ce qui motivait sa décision de rendre le port du masque obligatoire pour les cyclistes. C'était le 25 août, un mardi, et la lettre partit, confiée à la Poste.

Nous n'avons pas eu de réponse de sa part. Nous avons synchronisé la publication de la lettre sur

...

les réseaux sociaux, et, dès le lendemain, notre président était déjà sollicité pour une interview en direct et en plateau sur France 3 Hauts-de-France. La presse écrite nous a aussi contacté pour l'interroger sur la démarche. S'ensuivirent trois interviews dont deux le 28 août, date clé dans cette saga masquée, avec les interviews de Yannick sur CNews et BFM. Ce jour-là, il y eut un imbroglio sur Paris avec un arrêté de la préfecture de police qui étendait le port du masque à tout Paris et à tout usager. Ce nouvel arrêté fut rapidement contesté par la Mairie de Paris et Mme Hidalgo. Ce qui eut pour effet, dès 8h du matin, un renversement de situation et la tolérance du non-port du masque pour les cyclistes et joggeurs. Nous n'en étions pas encore là sur Lille.

C'est alors que la Maire de Lille, Mme Aubry, entra en scène pour demander, elle aussi, au préfet du Nord de modifier son arrêté et permettre le non-port du masque pour les cyclistes et joggeurs. Le préfet, prenant en compte tous les paramètres, modifia alors son arrêté et le publia en ligne en début d'après-midi (15h je pense au moment de la pause-café) :

28 AOÛT 2020 : MISE À JOUR

«L'obligation du port du masque sur la voie publique dans la métropole lilloise s'applique à tous sans distinction. Néanmoins, Michel Lalande, préfet du Nord, a pris la décision d'accorder une tolérance aux cyclistes et aux personnes qui se livrent à une activité physique.»

Le préfet appelle à la responsabilité de chacun : le port du masque doit devenir un réflexe aussi longtemps que le département sera concerné par la circulation du virus.

Garantir la sécurité sanitaire de tous doit être la priorité de chacun. Par conséquent, cette décision pourra faire l'objet d'une révision en fonction de l'évolution des indicateurs départementaux.»

Yannick Paillard, interrogé en visioconférence à 17h15 sur BFMTV l'annonça même en direct sur la chaîne, les journalistes n'ayant pas eu connaissance de ce énième revirement de situation.

C'est une décision pragmatique que nous saluons, mais qui peut être réversible selon le contexte sanitaire et l'évolution de la propagation de la COVID 19.

Bien évidemment, si vous vous trouvez au milieu d'une foule, à rouler au pas ou en devenant piéton, le port du masque dans ce contexte est une question de bon sens. Arrêté ou pas arrêté. Nous sommes altruistes et pensons aussi aux autres.

Prenez soin de vous, pédalez autant que vous le pouvez, respectez les mesures barrières (initiées par Vauban...) et sortez couvert quand il le faut car, comme le dit le dicton : «il n'y a pas de bons ou mauvais temps, il n'y a que des mauvais équipements».

Le chevalier noir masqué



© Maison de l'Environnement de Dunkerque

DUNKERQUE ET SON AGGLOMÉRATION, VILLES À VÉLO !

Quand les élus annoncent que le vélo est au cœur des enjeux de cadre de vie, de préservation de l'environnement, de sécurité, de santé, de qualité de l'air, mais aussi d'attractivité touristique et commerciale et qu'ils fixent l'objectif de tripler la fréquentation cycliste dans l'agglomération, on est preneur !

On se demanderait presque ce qu'une association vélo pourrait faire de plus... Pour l'antenne de Dunkerque, l'agenda de l'automne s'annonce bien chargé.

POINT NŒUD VÉLO EN FLANDRE

La Communauté urbaine lance le débat «*Ville à vélo*», pour développer l'usage du vélo. On a évidemment décidé de s'y impliquer à fond. Deux étapes ont été déployées. D'abord 6 rencontres ciblées avec une dizaine de participants à chaque fois, familiers du vélo, dans le but de dégager les principaux axes de réflexion. Puis une consultation publique pendant un mois, dans le but de toucher les habitants qui n'osent pas encore prendre un vélo, avec questionnaire en ligne et stand dans les événements de l'agglomération. La collectivité a confié l'organisation du débat à la Maison de l'Environnement, dont nous sommes membres. Cela nous permet donc d'échanger beaucoup avec les chargées de projet. Nous leur transmettons tout ce qu'on voit passer et qui permet de contribuer à installer un système vélo.

POUR NOUS, C'EST APRÈS LA CONSULTATION PUBLIQUE QUE DES ACTIONS DÉTERMINANTES DOIVENT ÊTRE POSÉES.

Au moment de l'analyse des résultats de la consultation, nous serons vigilants à ce que les usagers puissent l'enrichir de leur expérience. C'est à ce moment que la 3^e action du débat vélo sera organisée : une journée et demi d'éclairage à destination des élus, pour donner à voir les bonnes pratiques identifiées ailleurs, qui pourraient être appliquées dans le dunkerquois.

La démarche sera réussie, à notre avis, si elle ancre une habitude de concertation renforcée entre les collectivités, les usagers et les services techniques. Nous en attendons l'identification des priorités et surtout une planification et une budgétisation qui permettra de suivre les avancées. Le précédent mandat a eu comme projet phare la mise en place du bus gratuit. La volonté politique a été forte et le projet est réalisé. On est enthousiastes de voir la même volonté politique pour le plan vélo ! •

*Elise IOOS
pour l'antenne ADAV de Dunkerque*



Depuis plus d'un an je redécouvre les petites routes de Flandre grâce au projet du département soutenu par l'Union européenne du réseau points nœuds vélo.

Avant le départ, il suffit de faire son itinéraire grâce à la carte (vendue à un tarif préférentiel de 6€ pour les adhérents ADAV ou 7€ dans les offices de tourisme). Partant d'Hazebrouck, je me rends souvent dans les monts des Flandres pour 50 à 60 km de cyclorando sur les petites routes sélectionnées où je rencontre très peu de voitures.

Le seul problème étant les infrastructures de la ville d'Hazebrouck qui sont absolument déficientes pour les cyclistes ; il faut donc être sur nos gardes pour la sortie d'Hazebrouck.

Il faut aussi avoir parfois une attention soutenue car les panneaux peuvent être disposés pas toujours là où on les attend mais quel plaisir de redécouvrir nos petites routes de Flandre sans voitures. Pour nos amis lillois, la carte débute à Armentières, et pour l'année prochaine il est prévu de développer ce projet sur l'Avesnois. •

*Serge Maris
Adhérent ADAV Hazebrouck*

CYCLOTOURISME MARITIME

Il y a de cela quelques années, il était possible de faire du cyclotourisme sur les côtes belges sans masque ! Bon, le temps que l'article soit publié, les masques seront peut-être un lointain souvenir...

En parlant de souvenir, en voici quelques-uns de mon premier voyage en cyclotouriste. Mon objectif était de partir d'Haubourdin pour arriver jusqu'à Anvers... en passant par l'île de Zeeland (aux Pays-Bas). Bref, de parcourir des contrées où les aménagements rendent faciles les déplacements à deux roues.



Le trajet débute par une étape insolite à Poperinge : une nuit dans un musée ! Le musée Talbot précisément. C'était un club anglais pendant la Première Guerre mondiale. Il a notamment été visité par la Reine d'Angleterre en personne. Les chambres se situent au sein même du musée (la visite étant incluse avec la nuitée tout comme le petit déjeuner, le tout à un tarif abordable). C'est assez amusant car les visiteurs ne savent pas forcément que c'est aussi un hôtel et cherchent à pénétrer dans les chambres en pensant que cela fait partie de la visite !

Le lendemain, direction De Panne... pour ne presque plus quitter la mer. Tout au long du littoral, on trouve des pistes cyclables. Aucun

problème de cohabitation avec les autres usagers (juste faire un peu attention aux Rosalies et aux piétons au niveau des plages).

Nouvelle situation insolite : prendre le bac (gratuit) avec son fidèle vélo ! C'est possible à Nieuwport et Oostende. La traversée dure quelques minutes et les rotations assez fréquentes. Ce n'est pas tous les jours qu'on peut prendre le bateau avec son vélo !

Sur Oostende, je vous conseille la visite de Raversyde. C'est la plus grande portion du mur de l'Atlantique préservée. Pour les adeptes du tourisme de mémoire, il y a un grand cimetière militaire à De Panne qui s'appelle Adinkerke. Particularité belge : les inscriptions sur les sépultures sont en français ou en flamand selon l'origine du soldat.



Après un passage par Knooke-Heist (riche station balnéaire, j'ai apprécié divaguer pour admirer les belles demeures), direction maintenant les Pays-Bas avec la traversée entre Berskens et Vlissingen. La pratique de la bicyclette monte – encore – d'un cran dans cette île. Pour faire ses courses ici, le deux-roues est la norme. Les sacoches et autres paniers sont probablement vendus en série avec les vélos ^^.



Le lendemain, pas de temps à perdre, je dois traverser l'île pour rejoindre Anvers. Cela commence... mal. Je subis une crevaison détectée au moment de partir. Je change la chambre à air... rien. La neuve a un défaut sur la valve. Heureusement que j'en avais prévu une seconde. Bref, je commence ma route (environ 90 km) un peu tardivement. Au bout d'une vingtaine de kilomètres, c'est le grand plateau qui me lâche (plus précisément, mon câble de dérailleur commençait à s'effiloche... oui, il y a des jours qui ne «roulent» pas droit) !

Je continue en évitant un maximum d'utiliser le dérailleur avant jusqu'à mon hôtel. On m'avait

indiqué que l'hôtel n'avait pas de garage mais que je pourrais monter le vélo dans ma chambre. Assez pratique comme conclusion, cela m'a permis de faire une réparation de fortune pour le dérailleur : condamner le plus petit plateau en déplaçant le point de fixation du câble sur une portion à peu près intacte. Cela tiendra jusqu'au bout...

C'est la fin, il me reste à prendre le train direction le Comines belge et terminer par un dernier trajet en longeant les chemins de halage de la Lys et la Deûle. •

Sébastien Picavet

JOYEUSE DÉAMBULATION À BICYCLETTE LE SPECTACLE VIVANT BAT LE PAVÉ

16 mars 2020 : confinement général amené par la crise sanitaire. Les artistes perdent leurs contrats, imaginent de nouvelles formes d'expression artistique sur la toile. Deux mois plus tard, on déconfiner. Mais, pas si simple de retrouver la scène et son cortège de restrictions.

D'un appel sur Facebook et par mail, un collectif d'amoureux.ses des arts et du vélo s'est constitué. Ils ne se connaissent pas pour la plupart, mais partageaient cette formidable envie de montrer que le spectacle vivant peut encore exister. Cela a pris la forme d'une troupe éphémère ambulante, à la manière des saltimbanques et artistes de rue... et ce serait à vélo. Ainsi est né LE Cycl'Hauts-de-France.

L'AVESNOIS COMME TERRAIN D'EXPRESSION ARTISTIQUE

Sur la route, ils sont 17 vélos et un biporteur à sillonner les routes de l'Avesnois en cette semaine de fin de mois d'août. Le Quesnoy, Aulnoye-Aymeries, Féron, Felleries et Fourmies ont accueilli ces nouveaux troubadours. Ils sont artistes de cabaret, comme Magdalena, clowns



comme Flavien, Mélia et Julie, les marionnettistes, Camille, slameur et auteur, musiciens, acrobates, conférenciers burlesques...

Pour la réussite de ce beau programme, c'est toute une chaîne d'entraide, la caravane-cuisine a été prêtée par le Boulon, centre national des arts de la rue à Vieux-Condé, Nina à la com et à la logistique avec Maëlle, Josselin au reportage photo, une vingtaine de personnes pour cette tournée générale des amoureux des arts et du vélo.

...

Ils l'ont voulu comme une respiration déconfinée et cultivée offerte pour petits et grands mis à contribution pour écrire des chansons ou inspirer le texte au crieur de rue, à Felleries.



©Josselin Lhopitallier

LA PLACE DES ENFANTS

Et dans l'aventure, les enfants ont suivi. Arsène, 20 mois, Lubin et Oscar, 7 ans 1/2, Lucie, 10 ans, et Léon, 11 ans, ont assuré... des «vacances apprenantes» lors de ces journées, pas toujours de tout repos. S'équiper pour rouler en sécurité 2 à 3 heures de vélo par jour sous la surveillance des adultes, monter le campement dans les villes et villages qui les accueillent. Se costumer, participer à la déambulation pour la promotion des spectacles : 17h30 pour les enfants, 20h pour tous. Lucie, après avoir accusé le coup sur la première étape, a été prise dans le tourbillon de l'animation, chaque jour renouvelée.

ILS EN REDEMANDENT

La troupe éphémère qui a renoué avec le temps des cirques ambulants a partagé de chaleureux moments avec les habitants. Jouer des arts dans



la rue, mélanger les formes où le vélo a été un acteur à part entière, inventer ensemble (arts de la rue, théâtre, cirque, marionnettes, musique...), Flavien résume bien l'esprit du projet : «*la joie, le chant, la danse, le plaisir d'être ensemble, c'est un besoin de l'être humain*». Vivre notre belle région, pédaler pour la découvrir, et partager des moments de spectacle, de fête et d'échanges : c'est sûr, l'an prochain, on les retrouvera sur les routes du Nord... à vélo. •

Christophe Tilmant

**Pour les suivre - Facebook :
événement Cycl'Hauts-de-France**

**Contact :
Nina Cauvin – 06 65 70 27 31
ninacauvin@gmail.com**

PETIT JOURNAL D'UNE RANDONNÉE À VÉLO : Bruxelles – Méditerranée

PARTIE 1
**Récit de voyage à vélo, effectué
en solitaire, en juin 1978 : 1 086 km
en 9 jours**

SAMEDI 16 JUIN

Mon vélo est prêt. Les quelques bagages que je limite le plus possible sont fixés. Toutefois, les essais avant le vrai départ ne sont pas concluants. La charge est encore trop lourde. Je me déleste donc de la tente, du sac de couchage et du matelas. Il faudra que je loge à l'hôtel.

DIMANCHE 17 JUIN

Bruxelles – Chimay : 117 km

Ce matin, le ciel est gris, mais l'air est très doux. Je ne me décide pas à partir. En fait, je suis angoissé. Partir tout seul pour cette petite aventure me semble tout à coup très présomptueux. En aurai-je la force ? Je ne me sens pas vraiment entraîné...

Allez ! Il faut y aller. Adviennent que pourra. Les premiers kilomètres dissipent mon appréhension.

ENGIEN, SOIGNIES sont déjà derrière moi. Je m'offre quelques gorgées de thé. Un vrai délice. Vers midi, je dévore les quelques tartines emportées ce matin.

Après BINCHE et BEAUMONT, voici les premières grimpettes. C'est dur, mais ça roule. Il est déjà 17h quand j'atteins CHIMAY. La fatigue se fait sérieusement sentir, et je ne trouve pas d'hôtel

dans mes prix. Je pousse péniblement jusqu'aux étangs de VIRELLES. Pas de chance, l'hôtel est complet.

Épuisé, je m'assieds à la terrasse. Pris de compassion, une bonne âme parvient à convaincre la patronne de me loger. Merci, Monsieur le bon Samaritain.

Après un copieux repas qui me remet d'aplomb, je m'offre une petite balade à pied dans les environs pleins de quiétude. Hélas, la nuit sera beaucoup moins paisible. En effet, le vacarme d'un juke-box au rez-de-chaussée me tiendra éveillé jusqu'au petit matin.

LUNDI 18 JUIN

Chimay – Mourmelon-le-Grand : 133 km

Je m'éveille pourtant ragaillardi et prêt pour un nouveau départ.

Malgré un relief très vallonné, je roule bien. Qui plus est, le temps s'améliore. Les éclaircies deviennent plus larges. Je passe la frontière. J'ai l'impression d'être déjà fort loin. Avec un petit sentiment de fierté, j'appose la lettre « B » sur mes fontes.

À RETHEL, je fais quelques provisions : fruits secs, lait condensé, pommes et fromage. Mes deux bidons sont remplis d'eau fraîche.

Le relief devient plus sage. Les Ardennes sont franchies.

À 17h, MOURMELON-LE-GRAND est en vue. Après m'être dégrasé sous une bonne douche, j'étudie la carte pour le lendemain. Je ne suis pas encore arrivé ...

Le dîner est excellent, mais encore une fois la nuit est bruyante. C'est une ville de garnison. De plus, des courbatures dans tout le corps m'empêchent de trouver un repos, dont j'aurai bien besoin.

MARDI 19 JUIN

Mourmelon – Bar-sur-Aube : 120 km

Je repars toutefois, plus ou moins en forme. J'emporte mon petit déjeuner, que je mangerai sur la pédale. Ici, il faut que j'emprunte la nationale pour joindre VITRY-LE-FRANCOIS. Il me semble faire de la montagne russe. Des côtes et des descentes se suivent à perte de vue. De plus, le passage incessant des poids lourds m'assomme. Je suis déporté, aspiré et quel vacarme !

C'est dit : quitte à allonger les étapes, j'éviterai ces routes infernales. L'après-midi, le temps devient nettement chaud. Je suis bien aise d'avoir acheté une casquette. Cette fois, les départementales me promènent à travers la campagne. D'immenses champs de colza étalent leur belle couleur jaune.

Toutefois, quelques douleurs aux genoux et aux fesses commencent à me gêner sérieusement. Malgré l'application d'embrocations, rien n'y fait... J'arrive cahin-caha à BAR-SUR-AUBE.

L'hôtel où j'ai la malchance de descendre est à la limite de l'insalubrité. Jamais, je n'ai rencontré un tel délabrement. J'essaie de toucher le moins de choses possible, et encore du bout des doigts. Et pourtant j'y ai merveilleusement bien dormi.

Mais j'ai mal partout. La gare est tout près de l'hôtel. J'ai bien envie de m'y rendre demain matin. Je vais abandonner.

MERCREDI 20 JUIN

Bar-sur-Aube – Dijon : 115 km

Cela va un peu mieux. J'achète mon litre de lait, du pain et du chocolat.

Une quinzaine de kilomètres plus loin, mes rotules se plaignent de plus en plus. Et ce n'est pas tout. Il me devient très pénible de m'asseoir sur la selle. Il faut que j'arrête. Je suis décidé à faire du vélo-stop pour rejoindre la gare. Mais avant, je prends mon petit-déjeuner. Un bon massage des genoux me fait du bien. Allons ! essayons encore de repartir.

Il fait de plus en plus beau. La route m'appelle. La campagne est si belle.

Il est 16h, et je suis épuisé. Je m'assieds au bord de la route. Je ne dois pas avoir fière allure. DIJON est encore à une vingtaine de kilomètres. Heureusement, ceux-ci me font grâce d'autres difficultés.

Le premier hôtel que je trouve est complet mais on me propose un canapé dans le salon. J'accepterais n'importe quoi ...

Un coup de téléphone à ma petite famille me met un peu de baume. Pourtant je suis au bout de mon rouleau. J'interroge d'ailleurs l'hôtesse à propos des horaires de train pour PARIS. •

Francis Bonnave

**Retrouvez la suite de ce récit
dans le prochain numéro de
l'Heurovélo...**

SUR LES CHEMINS ET ROUTES DE LA PÉVÈLE CAREMBAULT



Dimanche 20 septembre dans le cadre des Journées Nationales des Véloroutes et Voies Vertes.

Au départ de la gare de Templeuve, nous étions 24 cyclistes pour la Rando vélo dans la Pévèle de 65 km empruntant la Voie verte de la Pévèle et la Voie verte du Sucre pour rejoindre Raimbeaucourt, puis le chemin de halage de la Scarpe jusqu'à Marchiennes et la Voie verte des Plaines de la Scarpe pour finir à Orchies. Bien sûr des habitants de Templeuve mais aussi de Cysoing, de Saille-lez-Lannoy, et ceux venus de Lille (en train ou pas).

Une très belle équipée : passage au château de Bernicourt, à l'aire de vélos de Moncheaux, dans la jolie campagne de Mons-en-Pévèle, à l'écluse de Vred. Pique-nique au bord de l'étang de Rieulay. Un petit bémol concernant la voie du Sucre dans sa traversée de Thumeries : **beaucoup trop de barrières à vélos.**

C'était un vrai plaisir aussi de voir combien de personnes profitent de ce dimanche ensoleillé : des familles avec vélos, poussettes, des marcheurs... Des voies vertes assurément très fréquentées bien qu'insuffisamment entretenues.

Merci à Michel pour ce beau parcours. •

Claude-Arnaud, Claire

LA FOLIE DE LUC... Ou le succédané de Lille – Hardelot pour moi :)

En juin dernier, l'association Droit au vélo a proposé à ses membres de faire des balades à vélo. Luc avait proposé dans un élan de folie de faire le tour de la MEL !

J'ai trouvé que c'était une très belle idée en remplacement de Lille – Hardelot et j'ai enfourché ma plus belle bicyclette pour en venir à bout.

42 villes à traverser pour environ 150 km. De manière générale, cela se fait facilement en suivant les panneaux routiers.

Ce qui est intéressant, c'est de constater (pour moi) à quel point la MEL est immense... et rurale. Mis à part un peu La Bassée, un peu plus le secteur Armentières... mais surtout Toufflers – Tourcoing, ce sont beaucoup de petites villes, voire des villages... et des routes assez « *campagnardes* ».

Autre point intéressant : un peu de révision de

géographie, la découverte de villes que je ne connaissais que de nom... et la visite de Saint-Chrysole à Comines (une magnifique église néo-byzantine assez unique !). Il est d'ailleurs intéressant de faire une petite pause à Comines : une friterie va être installée et il y a des toilettes publiques.



Au terme des 166 km (depuis Haubourdin), cela valait bien une petite photographie avec le maillot officiel de Droit au Vélo, non ?

CONNAISSEZ-VOUS LE FORUM DE L'ADAV ?

Un forum d'échanges
et d'entraide entre cyclistes

► <https://droitauvelo.org/-forum->

Ce forum est un lieu d'échanges autour de la pratique utilitaire du vélo au quotidien et vous y trouverez notre cartographie des aménagements cyclables pour vous aider à calculer et choisir votre itinéraire. Cette carte permet également de visualiser les itinéraires que nous conseillons au quotidien, ainsi que les nouveaux aménagements cyclables tactiques que nous mettons à jour progressivement.

IL Y A ENSUITE TROIS RUBRIQUES

- 1 - Discussions par territoires
- 2 - Partager vos conseils pour bien démarrer à vélo
- 3 - Voyages et vacances à vélo

Pour la discussion par territoires, vous pouvez par exemple, y trouver la MEL, qui contient depuis le 22 septembre cette annonce que j'ai postée :

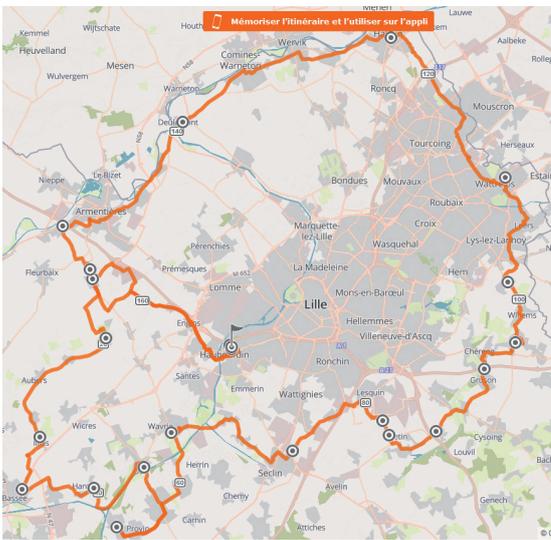
- Coach a vélo - Petites annonces
- Vous cherchez un coach pour vous aider à ne plus avoir peur de circuler à vélo ?
- Ou bien vous accepteriez d'être coach pour une heure par-ci par-là dans la semaine ?

N'hésitez pas à utiliser ce forum pour faire des propositions.

Bien sûr, il y a déjà la vélo-école adulte de l'ADAV, permettant de se familiariser avec le vélo, apprendre tous les gestes nécessaires. Cependant, après cette étape d'apprentissage, certaines personnes ont le souhait de pratiquer en ville, pour mieux prendre confiance. Et c'est là que des coachs à vélo au cas par cas, peuvent être les bienvenus.

En voilà une bonne idée ! N'hésitez pas à déposer votre annonce. •

Véronique Fafeur



Pour ceux motivés, voici la liste des villes (et une carte approximative car je n'ai pas enregistré de trace) : Bois-Grenier, Le Maisnil (puis droite), Fromelles, Aubers (à gauche après la traversée), Illies, La Bassée (commencer par suivre Salomé pour éviter la 2x2 voies), Salomé, Hantay, Don (plus sympa de longer la Deûle avant et après), Bauvin, Provin, Annœulin, Carnin, Allennes-les-Marais, Wavrin (puis droite), Houplin-Ancoines, Seclin (en passant par un souterrain au niveau de la gare), Vendeville, Lesquin, Fretin (à gauche au feu), Péronne-en-Mélantois (à mi-route ici), Bouvines (à gauche peu avant la sortie), Gruson, Chérens, Baisieux, Willems, Saille-lez-Lannoy, Toufflers (à partir d'ici c'est plus brouillon et cela devient citadin, lent...), Leers, Wattignies (ne pas suivre les premiers panneaux qui emmènent vers une départementale, prendre à gauche au lieu de la droite pendant la traversée de Leers), Tourcoing, Neuville-en-Ferrain (passer à gauche de la Promenade des Flandres), Halluin (prendre à gauche une fois bien rentré en ville, les panneaux arrivent bien trop tôt, pareil jusqu'à Comines), Bousbecque, Wervicq-Sud, Comines, Warneton, Deûlémont, Frelinghien, Houplines, Armentières (seul endroit où j'ai sorti le GPS... pas de panneau pertinent sauf en quittant la ville), Erquinghem-Lys (puis tourner rapidement à gauche après avoir passé l'autoroute pour éviter de sortir de la MEL) et Bois-Grenier ! •

Sébastien Picavet

PORTRAITS

ARRIVÉE DE NOUVEAUX SALARIÉS DANS L'ÉQUIPE ADAV : DÉSORMAIS 8 SALARIÉS À L'ASSOCIATION !



Samuel Schepens

Bonjour à vous Adaviennes et Adaviens,
Adhérent à l'ADAV depuis 2012 et correspondant local sur la Communauté Urbaine d'Arras depuis 2019, je m'attelle à défendre la pratique du vélo et de la marche quotidiennement. Le vélo et la marche sont en effet pour moi des moyens de déplacements incontournables. Cycliste depuis mon enfance, je suis un peu hybride, car j'utilise le vélo à la fois pour le vélotaf, les déplacements au quotidien (courses...), les balades en famille, les randonnées, le cyclotourisme et les défis longue distance comme la mythique randonnée Paris-Brest-Paris.

Je suis arrivé fin juin et viens renforcer l'équipe de salariés en tant qu'assistant de direction. Mes principales missions sont le lien avec les correspondants locaux, la coordination de la communication des différentes antennes, et la communication.



Bonjour à tous,

Je me présente, Raphaël Honorez, nouvellement arrivé à l'ADAV où j'intègre un nouveau poste. Après avoir validé une formation d'urbaniste spécialisé dans la mobilité et réalisé une petite escapade à l'agence d'urbanisme de Metz en tant que chargé d'études, je reviens sur mes terres natales comme chargé de mission Plans de Mobilité Scolaire (ou Plans de Déplacement d'Établissements Scolaire - PDES) à l'ADAV.

J'aurai à cœur d'encourager les pratiques « écomobiles » dans les collèges des départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Raphaël Honorez

POUR VIVRE HEUREUX VIVONS CASQUÉS

C'est l'éternel débat. Doit-on mettre le casque lorsque l'on fait du vélo ?

Il est aujourd'hui obligatoire pour toute personne de moins de 12 ans. Et le gouvernement français recommande son utilisation pour le reste de la population.

Je ne l'ai moi-même pratiquement pas utilisé étant jeune, malgré les frayeurs parentales. Par manque d'esthétisme et l'inconfort peut-être. Mais surtout par praticité. Car se pose systématiquement la question de son stockage.

Il s'agissait par contre d'une absolue nécessité lors d'utilisations en modesportif, lorsque la vitesse pouvait avoisiner à un moment du parcours les 50-60km/h, avec un éloignement certain de toute habitation.

Mais depuis quelques années, suite aux sensibilisations issues de l'accident d'un ancien collègue puis celui d'amie du frère d'ami [sic], c'est devenu une habitude, un excellent moyen de se rassurer. Toujours parcourir la ville à la même allure car on maîtrise notre 2 roues ; toujours côtoyer les engins motorisés dont on ne contrôle pas les trajectoires, les vitesses...

Une fois trouvé un modèle agréable, c'est surtout très pratique ! Car l'été, plus besoin d'une casquette qui ne tient pas au vent, lorsque l'on a la visière qui protège du soleil et les trous qui permettent une bonne aération ! L'hiver, nul besoin d'un bonnet ou d'un tour de tête épais et peu étanche à l'air, lorsque l'on glisse sous le casque un bandana. Et au printemps et à l'automne... on peut trouver des journées ensoleillées et des matinées fraîches ! Surtout, ne jamais perdre de vue le fait que si on oublie ou qu'on n'a pas envie, en définitive on fait ce que l'on veut.

Je conçois par contre que le fait de disposer d'un vélo à sacoches qui donne la possibilité de le stocker, c'est pratique. Cela permet de ne pas donner envie au passant de se servir et donc n'oblige pas à le garder à la main ou la tête à chaque arrêt. Je ne dispose donc pas de frein à cette pratique : le casque est toujours à proximité de l'engin.

Un questionnement personnel est maintenant à propos des vélos en libre-service, car les habitudes, ça marque ! Et même s'il ne m'arrive



Deux casques avec visière, l'un vue extérieure et l'autre vue intérieure

plus dernièrement d'en louer comme il y a quelques années, je me suis senti bien vulnérable lorsque j'ai utilisé de tels biclous les dernières fois. La solution passerait donc par le transport de cet équipement de protection individuel à chaque passage dans une métropole... Il ne faudrait pas que ça devienne un blocage à la pratique. On peut juste se dire que ce fonctionnement, c'est de l'anticipation permanente, comme pour la démarche « zéro déchet » : avoir systématiquement un sac en coton sur soi. Être toujours en mesure de faire du vélo, c'est comme se laisser la possibilité de faire à tout moment un achat en vrac, sans emballage superflu !

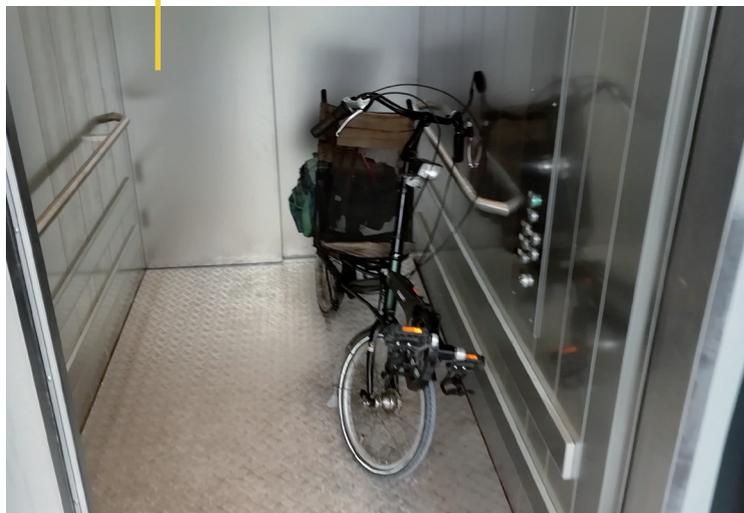
Je considère vraiment que chacun est libre de s'équiper comme bon lui semble. Mais lorsqu'il est possible d'améliorer son confort à faible coût tout en ne déléguant pas notre sécurité aux mains des autres usagers de la route, pourquoi s'en priver ? Je constate que la tendance du vélo à assistance électrique donne envie de se lancer à des personnes peu habituées. Et donc j'ai bien l'impression que la part des personnes casquées augmente. L'argument du casque, élément has-been et moqueur perd en vigueur. Il y en a maintenant de toutes couleurs, formes, avec des motifs variés. Ouf ! Nous sommes en train tranquillement de faire évoluer notre perception de cet EPI qui ne se résume plus à une coque anti-commotion. •



Un logo produit par la société rochelaise Signals

Vincent PHILIPPS

MA PREMIÈRE FOIS... OÙ J'AI EMPRUNTÉ UN ASCENSEUR À VÉLO



Je vous livre donc mon conseil pour ne pas se perdre : arriver par la piste cyclable le long du centre commercial qui borde la nouvelle rue Geneviève Anthonioz-De Gaulle, prolongement de la rue de Marquillies en face de l'hôtel de police.



En ce moment, on nous parle beaucoup du monde d'après... mais en attendant, c'est un nouveau centre commercial dont il s'agit.

LILLENIUM

(un hyper de 5000m² et près de 100 boutiques dans sa galerie commerciale) a ouvert ses portes le 25 août dernier. Ses promoteurs forts de leur implantation à Lille Sud font l'article : « dans un bassin d'habitat de 135 000 personnes à moins de 5 mn en voiture... on privilégie les modes doux ».

J'ai voulu donc tester pour vous, l'accessibilité de cette « turbine tertiaire » et en particulier cet ascenseur à vélo dont j'avais entendu parler.

Là, vous ne pouvez pas rater cet ascenseur à vélo (signalétique efficace) qui vous amène directement dans le **parc de stationnement vélo et ses 150 arceaux**. Il y a de la place pour tout le monde et si vous êtes claustrophobe, vous laisserez votre vélo dehors devant les entrées du complexe bien équipées en arceaux familiers de notre cité. •

Christophe Tilmant

PONT DU LION D'OR : AMÉLIORATION PAR L'OUEST

Est-ce lié aux aménagements cyclables anti-pandémie, à une inspection de fin de travaux ou à l'article paru dans l'Heurovélo ? Quelle qu'en soit la raison, la signalétique de sortie de piste cyclable du Pont du Lion d'Or dans le sens Mons-Lille, au coin de la rue Saint-Druon a été nettement améliorée.

Félicitons les services et élus responsables et espérons que le reste de cet aménagement soit mieux sécurisé dans un avenir proche : refaire les malfaçons sur les bordures de trottoirs, changer l'enrobé glissant sur le pont, créer une piste cyclable à la place de l'espace partagé trop étroit, bien signaler sur fond vert une bande cyclable dans le sens Lille-Mons sur le pont SNCF à l'entrée rue du Faubourg de Roubaix à Lille et au coin de la rue Courcot à Mons. •

Philippe Roelandt

VÉLO-ÉCOLE POUR ADULTE

Depuis plusieurs années, l'ADAV propose des cours de vélo pour adulte : c'est la vélo-école adulte. Les cours ont lieu à Lille les mardi et jeudi soirs. Ils sont animés par des bénévoles : André, Françoise, Michel, Paul & Thomas. Les cours sont ouverts à tous moyennant une modique somme de 20 € plus l'adhésion à l'ADAV.

Je suis bénévole au sein de cette vélo école depuis presque 2 ans et je voulais partager mon expérience et mon enthousiasme avec vous.

Les sessions durent entre 8 et 10 semaines à raison d'une heure et demie par semaine. Il y a 2 groupes de 5 personnes (un groupe le mardi et un groupe le jeudi) pour chaque session. Quand on démarre avec un nouveau groupe, les apprenants ne savent pas du tout rouler. Il y a 2 profils type d'apprenants : les jeunes qui démarrent la vie active et veulent faire du vélo pour aller travailler et les gens proches de la retraite qui veulent profiter de leur temps libre ; plus de 9 sur 10 sont des femmes. Pour un cycliste même occasionnel, il est difficile de s'imaginer l'appréhension que peut générer l'idée de simplement monter sur un vélo. Nous devons donc commencer par les encourager et les rassurer sur le fait qu'à la fin de la session ils pourront rouler. Et quand ils voient leurs collègues apprenants aussi démuni qu'eux, ils sont un peu rassurés.

On commence donc (comme pour les enfants) par faire de la draisienne sur des vélos pliants Dahon auxquels on replie les pédales et on baisse beaucoup la selle. Les entraînements se déroulent bien sûr hors de la circulation. Dès que les apprenants « sentent » l'équilibre du vélo, nous leur proposons de mettre les pédales. Au bout d'une séance ou 2, tout le monde peut « rouler » en appuyant sur les pédales ce qui procure déjà une bonne sensation. Mais il reste encore beaucoup à apprendre : comment démarrer (sans s'asseoir immédiatement sur la selle...), comment s'arrêter (en se levant de la selle...), comment tourner large, tourner serré, tenir une trajectoire, changer de vitesses, se suivre en groupe, lâcher une main du guidon pour indiquer sa direction, s'arrêter en urgence, ... **Au bout de 5 ou 6 séances supplémentaires, nous proposons aux plus**



aguerris de commencer des petites sorties dans la circulation. Puis nous sortons de plus en plus en ville. Jusqu'à ce que les apprenants se sentent assez à l'aise pour rouler tout seuls.

C'est vraiment très gratifiant de voir quelqu'un rouler à vélo dans la ville alors que quelques semaines avant la personne n'était jamais montée sur un vélo. D'ailleurs, les remerciements que nous recevons à la fin d'une session nous indiquent que les apprenants sont aussi fiers et heureux que nous d'avoir réussi. Bien sûr, tout le monde n'y arrive pas, et même parmi ceux qui arrivent à bien rouler à la fin, il y en aura qui ne pratiqueront jamais le vélo au quotidien. Mais pour ceux qui réussissent et qui roulent régulièrement, l'impact sur leur vie sera considérable.

Après le confinement, la vélo-école a eu de nombreuses demandes, et la liste d'attente s'est encore allongée. **Si jamais vous êtes intéressés et disponibles pour donner des cours de vélo, n'hésitez pas à contacter l'ADAV pour renforcer l'équipe de bénévoles à Lille.** Et si jamais vous vous motivez pour monter une vélo école dans une autre ville, je suis sûr que de nombreuses personnes aimeraient participer et nous pourrions vous aider à mettre le pied à l'étrier. Rappelons-nous que développer l'usage du vélo passe tout d'abord par l'apprentissage du vélo ! Un grand merci à tous les bénévoles impliqués dans la vélo-école. •

Thomas Gambier

« RÉUNION À PÉDALES » DE L'ANTENNE AMANDINOISE !



L'été est arrivé avec l'envie de nous retrouver pour faire avancer la cause du vélo dans l'Amandinois. Notre réunion post confinement sera « à pédales ».

Les plans, les photos, les schémas en tête, on parcourt les rues de la ville pour lesquelles l'intervention est prioritaire ; 10 propositions déposées auprès des équipes de la mairie de Saint-Amand. Cela permet d'affiner l'étude... de l'éclairage ici, un adouci de bordure là, et d'échanger in situ sur les meilleures solutions possibles.

C'est quand on tient le guidon que l'on se rend vraiment compte de la réalité des cyclistes.

La rentrée s'annonce avec la participation de notre antenne au forum du développement durable, à la marche pour le climat prévue le 3 octobre 2020 (on croise les doigts) et les récents



projets en partenariat avec la mairie de St Amand les Eaux : la rocade, la rue du général Delestrain et le stationnement vélo.

On le constate petit à petit le vélo fait sa place à Saint-Amand. C'est encourageant. •

Christophe Desmet

PAROLES VIRTUELLES D'UN VIRUS BIEN RÉEL, AMI D'UN PHÉNOMÈNE CLIMATIQUE

On n'arrête pas le progrès mais bien qu'étant minuscule et n'ayant été, par le passé, qu'une probabilité, j'ai quand même réussi à tuer des dizaines de milliers de personnes, confiner des pays entiers, condamner à l'isolement des dizaines de milliers de résidents d'EPHAD en France, limiter ou interdire les visites familiales de soutien psychologique pour les patients dans les hôpitaux, perturber les rencontres familiales, amicales, associatives et professionnelles, mettre en grosses difficultés des secteurs complets de l'économie et forcer des millions de personnes à porter un masque.

Les conséquences de ma propagation sur l'ensemble de la planète ne peuvent pas, à l'heure actuelle, être encore clairement et définitivement énumérées. Je l'avoue sincèrement, en tant qu'organisme vivant et donc vulnérable, il me sera sans doute difficile sur le moyen et long terme d'inciter l'être humain à réfléchir très sérieusement aux conséquences de ses actes et de son adoration de la société de consommation. Pour cette mission, je compte sur mon ami l'effet de serre qui, lui n'ayant rien d'une probabilité et ne pouvant être combattu par un hypothétique vaccin, se révélera bien plus efficace. En effet, avec des entreprises et des industries trop occupées à se concurrencer pour répondre aux merveilleuses lois du marché, les gouvernements des nations ne sont pas mieux préparés à lutter contre les pandémies que contre le réchauffement climatique.

Au passage, mon bouillant ami apprécie beaucoup les éléments de langage utilisés en général par «*les chargés de communication*», scientifiques, journalistes et hommes politiques qui emploient par exemple l'expression «*énergies décarbonées*» car cela permet d'inclure l'énergie nucléaire en faisant oublier que celle-ci participe aussi au réchauffement climatique en réchauffant en permanence fleuves, mers ou océans. Pour preuve, quand les centrales nucléaires ne sont plus correctement refroidies, elles explosent comme à Tchernobyl ou Fukushima.

Qu'elle soit donc due à des causes facultatives (par exemple pour la collectes des données des «*GAFAM*») ou obligatoires un peu comme dans une dictature (cas des compteurs communicants), la consommation de plus en plus grande d'énergie électrique des data-centers, la pérennisation de courses de vitesse, d'endurance de véhicules à moteur thermique ainsi que l'absence totale de taxation sur le kérosène consommé par les vols aériens internationaux (imposé par la convention de Chicago en 1944) réchauffent en permanence le cœur de mon pote.

Si aucun vaccin ne peut l'éradiquer, nous déplorons quand même l'action des usagers de mobilité active

et de tous les adeptes de la décroissance, qui, bien conscients du danger que je représente avec mon ami ont tenté et tentent encore de s'opposer à ma vitesse de propagation et nos répercussions. Par chance, ils sont peu nombreux et surtout très peu écoutés. Nous comptons donc à la fois sur l'addiction à l'automobile et l'ignorance, l'inconscience, la naïveté ou l'orgueil de leurs congénères qui ne peuvent abandonner leurs désirs de voyages rapides et lointains ou la perspective de gains financiers ou de temps.

Ne l'oubliez pas la voiture et l'avion en sont deux preuves incontestables, on n'arrête pas le progrès ... surtout quand les virus voyagent avec et que la planète se réchauffe !

Un dernier conseil : évitez toutes activités physiques car cela renforce, d'une manière générale, la capacité de défense naturelle de l'organisme humain aux maladies. Soyez donc des usagers de la mobilité inactive et mon ami salue, dans ce registre, la récente arrivée de la trottinette électrique dans ce secteur et attend la mise en service de drones capable de déplacer des humains. Lors du confinement, les diverses restrictions concernant les activités physiques : cyclisme, jogging, marche à pied, même en solitaire, dans le temps et en distance furent une idée de génie, surtout en ville. De plus, cela a rendu alors des lieux sûrs car très faiblement fréquentés (où le risque de contamination était quasi-nul) inaccessibles.

Ne vous portez pas bien, n'appliquez pas les gestes barrières et j'aurais ainsi un peu plus de chances de vous rencontrer et de vous faire de l'effet.

Les lecteurs qui resteraient sceptiques suite à cet article et qui penseraient que son auteur délire peuvent relire celui (annonçant mon arrivée) paru en page 11 de l'Heurovélo n°71 (paru début 2013) intitulé «*Éloge de la lenteur et de l'immobilisme*».

*Pensées extraites du sombre et lent cerveau
du subversif Dark Vador*

ILS ROULENT AUSSI POUR NOTRE PLANÈTE : LES RÉCUPÉRATEURS DE FERRAILLE.



© Pascal Garret

L'article de Véronique Fafeur sur les Boîtes à Vélo m'a beaucoup intéressé. Je voudrais ici le compléter en ajoutant à la liste des entrepreneurs à vélo les récupérateurs de ferraille qui utilisent depuis bien longtemps leurs vélos pour collecter des matériaux recyclables.

À ce titre ils sont en quelque sorte les précurseurs de ces Boîtes à Vélo et ils participent doublement à la transition écologique !

Avec un cabas à roulette, une poussette ou un vélo tirant une carriole bricolée, ils « font les encombrants » et tournent tous les jours. Ils collectent, démontent et trient pour extraire les métaux à haute valeur ajoutée. Ils sont considérés comme marginaux, ils sont stigmatisés, exclus du système social : Roms au statut précaire, migrants sans papiers, Français en situation de pauvreté.

Aux Roms, systématiquement suspectés de vol, cette marchandise est achetée au plus bas prix.

« Des entretiens menés avec une dizaine de

grossistes ferrailleurs de la banlieue parisienne montrent que 20 à 30% des apports en matériaux proviennent de ces récupérateurs informels, ce qui peut représenter jusqu'à 50% du chiffre d'affaires des grossistes, en raison notamment de l'extraction de métaux non ferreux ... Ces glaneurs forment la main d'œuvre à bas coût, sans droits sociaux ni reconnaissance symbolique, d'une industrie du recyclage florissante »⁽¹⁾. Cette économie de la pauvreté participe à l'économie circulaire aujourd'hui mise en avant !

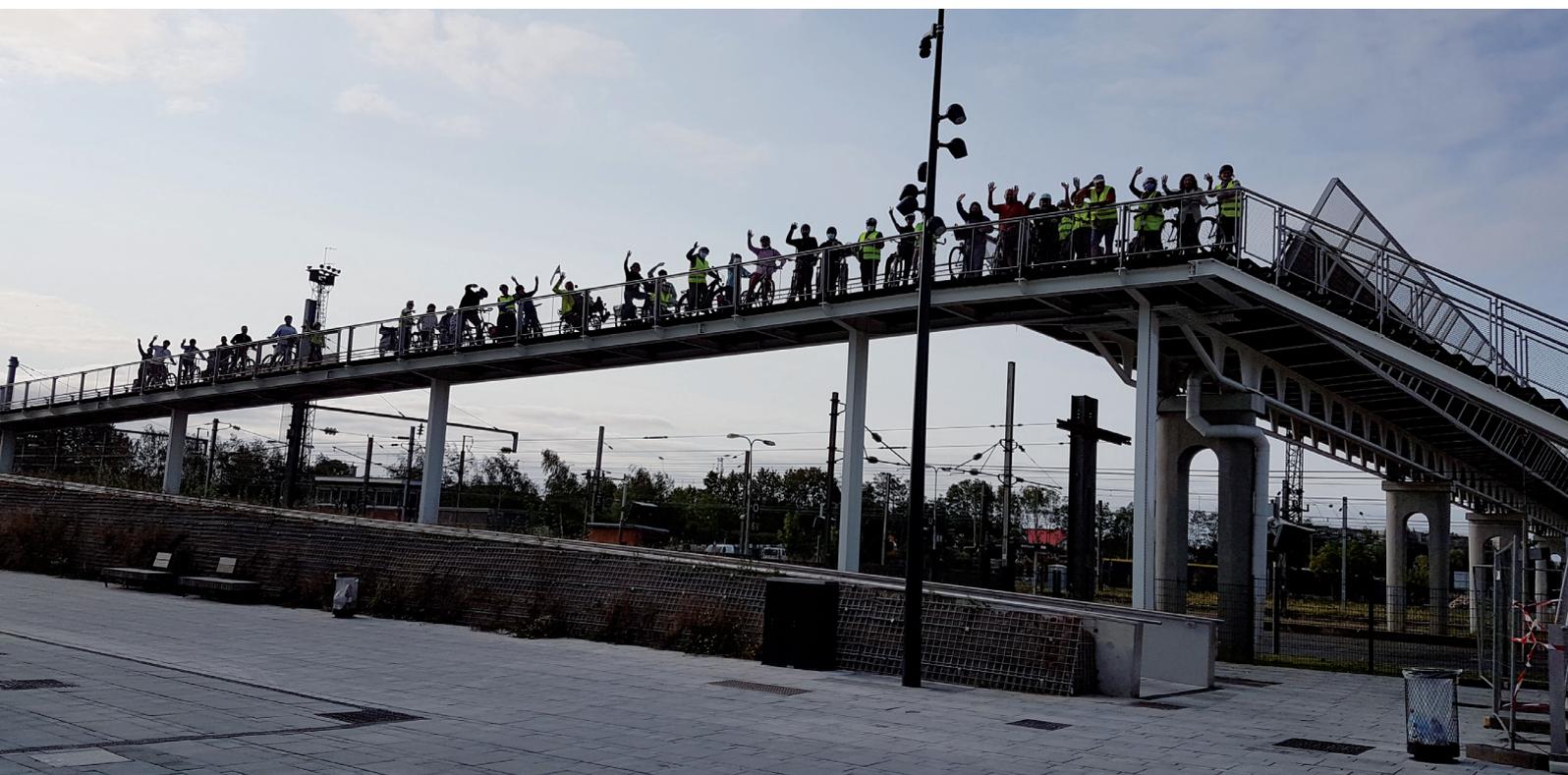
On ne peut parler écologie sans parler social ! Lutter contre la pauvreté, c'est d'abord changer de regard vis-à-vis des personnes que l'on ignore trop souvent. N'ignorons pas ces « récupérateurs » ! Eux aussi ont droit au vélo ... et à la reconnaissance de leur dignité. •

Bernard Vandebunder

⁽¹⁾ Ce texte est basé sur les articles de Bénédicte Florin (géographe, maître de conférences à l'Université de Tours) et Pascal Garret (architecte, sociologue), disponibles en ligne « **Faire la ferraille** » en région parisienne ; glaner, bricoler et transgresser, revue Echo géo, Janvier Mars 2019.

« **Les récupérateurs de ferraille** », revue Projets, Juin 2020.

Lire aussi : « **Insupportables pollueurs ou recycleurs de génie ? Quelques réflexions sur les Roms et les paradoxes de l'urbanité libérale** ». Martin Olivera, dans Ethnologie française 2015/3 (N° 153), pages 499 à 509



BALADE VÉLO SUR LA PASSERELLE GARE BÉTHUNE

Le samedi 12 septembre, Aurélie Boutellier a emmené avec elle trois douzaines de cyclistes dans la traditionnelle balade dans le Béthunois...

en faisant une petite halte sur la nouvelle et magnifique passerelle qui enjambe les lignes de chemin de fer à la gare de Béthune, elle fait 2,4 m de large dans la montée en 2 volées, puis

4 m de large sur le plateau et la descente vers le Mont Liébaut.

Un très bel équipement que petits et grands ont apprécié ! •

Daniel Dourlens

VOCABULAIRE OBSCUR

L'autodérision, c'est de croire qu'il est possible de créer une voiture écologique autre qu'une voiture à pédales qui se déplace avec la seule force musculaire.

La vélodérision, c'est d'espérer que les modes de transport plus respectueux de l'environnement (marche à pied, vélo, bus, métro, train, tramway) prennent le dessus sur l'usage de la voiture individuelle.

Dark Vador

BRÈVES

ET AUTRES INFOS

TÉMOIGNAGE VÉLO-ÉCOLE ADULTES

« Merci à tous les volontaires, vos encouragements, votre patience et pédagogie. On s'aperçoit que l'on n'est pas seul à être fâché avec le vélo. Même lors des moments de découragements, les bénévoles nous poussent mais en respectant notre rythme. Je n'oublierai pas les techniques de démarrage et d'arrêt en lever de selle... Je continuerai bien sûr ma pratique.

Merci à Michel, Thomas, André de votre pédagogie, votre patience et pour les balades dans Fives. Bonne continuation et bravo à l'Adav de proposer des cours adultes. »

Silvana

SOUS-ESTIMATION

Des cyclistes ont tendance à autant sous-estimer le risque de vol de leur vélo (désolé, Max de remuer le couteau dans la plaie) que les automobilistes et utilisateurs du mode de transport aérien sous-estiment leur responsabilité en matière de réchauffement climatique. La différence est que si les premiers le font à leur seul détriment et au bénéfice des voleurs de vélos, les derniers le font au détriment de l'humanité entière.

(Amandine m'avait demandé d'écrire un article sur le vol de bicyclettes).

Dark Vador obéissant

ARCEAU VÉLO

J'ai passé des vacances superbes en Bretagne durant le mois d'août. De passage à Châteaulin (Finistère), à la courbe de l'Aulne maritime et au milieu des découpes célèbres de ce département, j'ai découvert un arceau pour vélo drôlement pratique.

Françoise Richard



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
- Les vélos de Pacôme Bakfiets PK**
Remise
46-48 rue de la vignette
Lille- 06 18 11 74 69
> Accès sur RDV

- Cyclable - Villavélo**
-5%
11-13 rue des Arts
Lille - 03 20 74 17 58
- Black Cat Cycles**
-5%
66 rue des Tanneurs
Lille - 03 20 29 98 96
- Les Mains dans le guidon**
Remise
166 rue Gambetta
Lille - 03 62 52 94 87
- LÎle ô vélos**
-5%
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
- PEPS TRIKE (vélos couchés)**
Remise
62 rue Abel Gance
Coudekerque Branche
06 01 23 92 05
- Le Moulin à vélos**
Remise
43 rue Edouard Delesalle Lille
03 20 94 17 92

DANS LE PAS-DE-CALAIS

- Cycles Gérard-Ricouart**
-5%
145 rue Montluc
Ardes - 03 21 00 95 37
- Capsule Cycles**
-5%
18 rue Diderot
Arras - 03 21 71 03 67
- Ride On**
-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%
2 adresses : 94 Rue Etienne
Flament / 32 Rt de Béthune
Lens - 03 21 75 04 05
> Accès aux outils de l'atelier
réservé aux adhérents.

**RÉDUCTIONS SUR L'ACHAT DE VÉLOS
ET PIÈCES (hors promotions et sur
présentation de la carte d'adhérent
de l'année en cours).**

BULLETIN D'ADHÉSION

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs

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

Bulletin à renvoyer à l'association Droit au vélo, 5 rue Jules de Vicq, 59800 LILLE

A D A V
droit au vélo

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Profession :

Téléphone :

Courriel :@.....

Date de naissance :

SIGLES & INITIALES DE L'ADAV Y ÉTAIT

AAP : Appel à projets, **Adus** : Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre, **ARS** : Agence Régionale de Santé
AULA : Agence d'Urbanisme de l'Artois, **AVP** : Avant Projet
BE(T) : Bureau d'études (techniques), **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
CA : Communauté d'agglomération, **CABBALR** : Communauté d'agglomération Béthune Bruay Artois Romane, **CALL** : Communauté d'agglomération de Lens-Liévin, **CAPH** : Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut
CC : Communauté de commune
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
CESEC : Conseil Economique Social et Environnemental Communal
CIA : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité
CLPC : Cédez-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 (chaucidou), **CVTC** : Club des Villes et Territoires Cyclables
DD : Développement durable, **Dreal** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement,
DSC : Double-Sens Cyclable, **DST** : Direction Service Technique
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERBM : Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier,
EV : EuroVelo (véloroute européenne)

GT(V) : Groupe de travail (Vélo)
IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Transports, **LOM** : Loi d'Orientation Mobilités
MBM : Mission Bassin Minier
MDADT : Maison du Département Aménagement et Développement Territorial, **MDE** : Maison de l'Environnement,
MEL : Métropole Européenne de Lille
MRES : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
PA : Parc d'activité, **Pama** : Plan d'actions mobilité active
PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
PDA : Plan de Déplacements Administration, **PDES** : Plan de Déplacements Établissement Scolaire, **PDM** : Plan de Mobilité
PDU : Plan de Déplacement Urbain, **PEM** : Pôle d'échange Multimodal, **POC** : Proof Of Concept
RPN : Réseau de Points-Nœuds
SCOT : Schéma de cohérence territoriale, **SDC** : Schéma Directeur Cyclable
SIDF : Syndicat Intercommunal des Dunes de Flandre
Simouv : Syndicat Intercommunal de Mobilité Organisatrice Urbaine du Valenciennois, **SMT** : Syndicat Mixte des Transport,
SMTUS : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
UTML/RV/TA : Unité territoriale Març-la Bassée / Roubaix Villeneuve d'Ascq / Tourcoing Armentières
VAE : Vélo à Assistance Électrique
VNO : Voies Nouvelles et Ouvrages
(V)VV : (Véloroute) Voie verte

Initiales des représentants de l'Adav concernés

AB : Alexandre Blanquart ; **ABO** : Aurélie Bouteiller ; **ABR** : Alexandre Brysbaert ; **AC** : Antony Cauet ; **ACa** : André Cateau ; **AG** : Amandine Gabriels ; **AGa** : Alain Gamberini ; **AS** : Anaïs Sabin ; **BC** : Benoit Cierniak ; **BD** : Bastien Deceuninck ; **BN** : Benjamin Danon ; **CAL** : Claude-Arnaud Lepoutre ; **CBo** : Christian Bonenfant ; **CD** : Christophe Desmet ; **CG** : Carine Germaine ; **CL** : Christian Louchez ; **CV** : Claudine Van Nieuwenhove ; **CW** : Corentin Wierzbza ; **DD** : Dominique Delcroix ; **DDk** : Damien Dekeister ; **DDo** : Daniel Dourlens ; **DH** : Damien Hus ; **DL** : Denis Lefevbre ; **EC** : Elisabeth Cancilleri ; **El** : Elise Ios ; **EL** : Eric Libereille ; **EMa** : Eric Macquet ; **FC** : Françoise Cuvelier ; **FD** : Frédéric Devred ; **FL** : François Loiseau ; **Fla** : Françoise Laurent ; **FLe** : François Lepoivre ; **FP** : François Patoor ; **GdB** : Guillaume de Bretagne ; **HC** : Hervé de Cagny ; **JH** : Julie Guillu ; **JLT** : Jean-Louis Thersen ; **JmV** : Jean Marc Van Nieuwenhove ; **JP** : Judaicël Potonnet ; **JT** : Jacky Therrin ; **JV** : Julien Vitse ; **LB** : Laurent Boutin ; **LD** : Loïse Drieu ; **LT** : Laurent Telle ; **MA** : Michel Anceau ; **MS** : Monique Seyler ; **MV** : Mathias Vadot ; **ND** : Nicolas Devaux ; **OC** : Olivier Cohen ; **OW** : Olivier Wauquier ; **OK** : Orsolya Korodi ; **PC** : Pascal Célisse ; **PE** : Pauline Eblagon ; **PM** : Philippe Marquet ; **PMP** : Pierre-Marie Pierrard ; **PTO** : Philippe Tostain ; **RF** : René Fauverque ; **RH** : Raphael Honorez ; **RHe** : Romain Helle ; **RM** : Romain Motyllicki ; **RMa** : Rémi Manier ; **SD** : Sophie Dufour ; **SL** : Sophie Leterrier ; **SS** : Samuel Schepens ; **TG** : Thomas Gambier ; **YB** : Yohan Baillieux, **YP** : Yannick Paillard.



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

20 mai. CUA - Ville d'Arras. Comité technique en visioconférence avec le directeur des services techniques de la CUA, M. Gibot, les services techniques de la CUA et de la ville d'Arras sur les aménagements temporaires. Suite aux propositions d'aménagements temporaires envoyées au maire d'Arras, et au président de la CUA le 21 avril, nous avons été conviés au cotech. La plupart des propositions n'ayant pas été retenues, nous avons relancé la CUA pour prévoir un élargissement des bandes-cyclables sur les Bds (nous avions initialement proposé le passage de 2x2 voies à 2x1 voies), un aménagement pour la traversée Cours de Verdun avec deux pistes unidirectionnelles en lieu et place des rangées de stationnement latéral, un aménagement pour la traversée du Pont Leclerc, avec la suppression d'une voie de circulation dans le sens Arras-Beaurains et la création de 2 bandes-cyclables, ainsi que l'aménagement du trottoir en espace partagé piétons / vélos et un adouci pour récupérer la bande-cyclable sur le pont dans le sens Beaurains - Arras, un couloir vélo-bus sur l'axe Bérégovoy/Ferry/Halette, ainsi que Bd Crespel, une piste bidirectionnelle en lieu et place du stationnement rue de Turennes, le long du jardin Minelle pour conforter l'axe Est-Ouest à la sortie du chemin de halage vers la Citadelle et la W Dainville-Saulty, et une bande cyclable rue du Général Barbot dans le DSC en supprimant le stationnement. Nous avions aussi demandé un élargissement du trottoir rue St Aubert, mais qui n'a pas été retenu. La CUA a proposé un aménagement rue Delansorme avec la création d'une bande cyclable dans un DSC en supprimant la voie de circulation descendante vers la rue Héronval. La ville d'Arras et la CUA ont proposé la carte avec les zones 30 et la zone de rencontre limitée à 20km/h en Cœur de ville. En plus de la pose de panneaux verticaux « zone de rencontre », proposition d'un marquage horizontal avec un grand picto « piéton prioritaire » aux entrées de la zone de rencontre. MA, SS.

22 mai. CUA - Ville d'Arras. Comité de pilotage en visioconférence avec la vice-présidente aux mobilités, Mme Rossignol, le vice-président à la voirie, M. Ansart, le service de la voirie de la CUA et service technique de la ville d'Arras, le directeur des services techniques de la CUA, M. Gibot, l'adjoint à la mobilité Ville d'Arras, M. Osseland, et l'adjointe au développement durable, Mme Boissou. Approbation des aménagements proposés : bandes-cyclables élargies sur les Bds, traversée du Pont Leclerc, couloir vélo-bus sur l'axe Bérégovoy/Ferry/Halette et Bd Crespel, rue Delansorme (mise en sens unique de la portion et DSC avec feu vélo), rue Emile Legrelle (trottoir élargi avec suppression de la voie de circulation « tourne-à-gauche »), Cours de Verdun avec piste bidirectionnelle en lieu et place d'une rangée de stationnement latéral en venant du parking de la Citadelle vers la rue du Général Barbot. Demande de renforcement de marquages de traversées à la sortie de la W à l'entrée de St Nicolas en venant de la rue Michelet et à la sortie de la W du chemin des Trois fontaines à l'entrée de Ste Catherine. Confirmation des zones 30 et de la zone de rencontre limitée à 20km/h en Cœur de ville. Picto non retenu. En plus de la signalisation verticale, marquage horizontal de la limite de vitesse 20km/h + 2 panneaux pédagogiques sur la Grand'Place. MA, SS.

5 juin. CUA - Ville d'Arras, St Laurent-Blangy, St Nicolas, Beaurains, Achicourt, Dainville. Comité de pilotage en visioconférence avec la vice-présidente aux mobilités, Mme Rossignol, le vice-président à la voirie, M. Ansart, le service de la voirie de la CUA, le directeur des services techniques de la CUA, M. Gibot, l'adjoint à la mobilité Ville d'Arras, M. Osseland et les services techniques des villes pour la mise en cohérence des zones 30 entre Arras et les villes voisines de la première couronne. Hiérarchisation des axes, cohérence des vitesses et des aménagements (panneaux, DSC, marquages au sol). Proposition matérialisation traversée à la sortie du chemin des Trois fontaines, aménagement pour apaiser la vitesse rue de la Forge au Fer Forge (St Nicolas) avec un rétrécissement des voies de circulation, aménagement pour la traversée du giratoire au niveau de l'échangeur (rue Forge au Fer, St

Nicolas), proposition matérialisation traversée en venant de la rue Marcel Sembat (St Nicolas), aménagement bande-cyclable temporaire entre le giratoire Renault et celui de Lapeyre, proposition d'aménagement de bande cyclable avec picto en DSC, pictos « cyclistes » rue des Planquettes (Achicourt), aménagement cyclable pérenne giratoire Gustave Viart (patte d'oie Arras-Dainville) avec marquage d'un couloir vélo en venant de la rue Mermoz pour récupérer la rue J.F.Kennedy, propositions d'aménagement pour renforcer les traversées Av Mermoz (rajout d'un panneau « traversée de cyclistes » sous le panneau « traversée de piétons » et panneau « attention cyclistes » à la sortie du parking du Lidl) et rue Lavoisier (marquage de la traversée et renfort de la signalisation verticale), validation de l'aménagement du Pont Leclerc (Arras), Cours de Verdun (piste bidirectionnelle), Bd Crespel et axe Bérégovoy-Ferry-Halette (voie vélo-bus), sortie bande cyclable avec ligne continue et pose balisettes K5C au niveau du giratoire du CHA, Bd Besnier et validation des élargissements des bandes cyclables sur les Bds Liberté, Allende, de Gaille, Vauban et Faidherbe. Proposition de solutions de stationnements avec des racks provisoires amovibles et la mise en place d'arceaux vélos définitifs sur places de stationnements au droit des passages piétons. MA, SS.

25 juin. CUA - Réunion avec les services techniques de la voirie. Pt sur les aménagements du Bd de l'Europe, Artoipôle avec la création d'une W pour sécuriser l'accès des cyclistes et piétons à la zone d'activité. Pistes bidirectionnelles proposées à l'extérieur des giratoires, traversées mixtes avec aplats verts proposées. Pt sur les aménagements temporaires et ajustements. Demande de mise en DSC de la rue Méaulens, Arras. La ville sonde les commerçants pour la suppression de 2 places de stationnement qui font un masque dans le virage, face à la rue du Rivage. Demande d'aménagements dans la montée rue Braque, rue Utrillo / Place Courbet (Arras) pour une mise aux normes des bandes cyclables. SS.

11 août. CUA - Réunion avec les services techniques de la voirie. Pt sur les aménagements du Bd de

l'Europe (Artoipôle) suite à nos propositions. Pistes bidirectionnelles retenues à l'extérieur du giratoire. Traversées mixtes avec aplats verts retenues. VV confirmée. Projet d'aménagements sur la RD939 à venir. Projet d'aménagements pour assurer la liaison Neuville-Vitasse-Beaurains. Bd Vauban : la chaussée a été refaite entre le carrefour Hagerue et Bd Crespel, avec un marquage définitif des bandes cyclables à 1m75 à l'axe puis 1m65 pour la seconde partie au niveau des garages. Aussi, il y a un damier réalisé pour amener le cycliste sur la voie tout droit / à gauche. Des pictos vélo-chevrons ont été peints à chaque intersection. SS.

19 août. CUA – Réunion avec les services techniques de la voirie. Validation 1er tronçon du Bd de l'Europe (Artoipôle). Proposition entrée giratoire D939 vers Bd Europe avec piste bidirectionnelle. Ce sera dans une 2ème phase de travaux. Proposition entrée et sortie dans le giratoire. Traversées des allées : passage piétons + aplats verts. Traversées de l'axe principal : aplats vert + pictos pour cyclistes. Traversée en biais Av de l'Irlande pour rejoindre la VV. Pour la 2e tranche, l'objectif sera de rejoindre le giratoire de la SANEF pour aller direction Wancourt. Lors de la réunion a aussi été évoqué le sujet du contournement de Tilloy entre Bricodépôt et Haagen Dazs. Par contre la seconde partie prévue / St Laurent Blangy a été annulée. Il n'y aura plus de fermeture de passage à niveau. Des travaux sont prévus (2022-23) Av d'Immercourt pour faire le lien entre le giratoire des douanes et le chemin de halage de St Laurent. Cela assurera une continuité de la piste cyclable existante entre le giratoire Lapeyre et le giratoire des douanes. MA, SS.

ANTENNE BETHUNOISE

Béthune

16 juin. CABBALR. L'écluse installée entre la piscine et la passerelle de Béthune empêche les vélos de passer. L'Adav a demandé de la remplacer par des barrières perpendiculaires aux flux ; une rencontre a eu lieu sur le terrain, la CABBALR réfléchit à ce qu'elle peut faire. ABo, DDo.

25 juin. Rencontre avec la municipalité pour faire le point sur notre partenariat. Il est convenu que des réunions régulières avec les services devaient avoir lieu une fois ceux-ci réorganisés. L'Adav rappelle sa demande d'acter un tracé pour la traversée de Béthune par l'EuroVelo 5. Cette véloroute doit servir de colonne vertébrale au réseau cyclable de la ville. MA, DDo.

29 août. Participation au forum des associations sur la Grand Place de Béthune. ABo.

7 septembre. Ville. Visite de terrain avec les services de la ville le long des rues concernées par la mise en place du réseau de chaleur, afin d'identifier les besoins en terme de marquage de bandes cyclables. ABo, DDo, JV.

22 septembre. Film « Why we cycle ? » sa projection, suivie d'un débat, est reprogrammée à la Fabrique. Cette animation entre dans le cadre de la convention Béthune Adav qui prévoit une soirée réflexion sur le vélo.

Billy-Berclau

25 août. Rencontre ville / Adav avec le directeur général des services, le 1er adjoint et le conseiller délégué. La nouvelle équipe municipale en place souhaite porter l'accent sur l'écologie et le développement durable en ville. L'usage du vélo est

l'un des axes d'évolution possibles. Les contraintes sont cependant nombreuses. Reconstitué après-guerre, le village type «rue» possède des voies de circulations étroites. L'Adav propose, en tenant compte de l'existant, de travailler sur l'apaisement de la vitesse, la sécurisation des usagers et des vélos, le mobilier urbain, la signalétique, de réaliser des espaces de rencontres véhicules + vélos + piétons, de favoriser l'usage du vélo vers les gares TER, les villes et zones industrielles proches. L'Adav ayant déjà travaillé sur les aménagements cyclables des Z.I. proches, un partenariat entre Billy-Berclau et l'Adav est envisagé prochainement. JV, MA, PC.

SMTAG

24 juin. Antenne de Lens. Revue des demandes de reprises de voirie et de renfort de signalisation sur les aménagements cyclables le long de ligne de bus Bulle 2 faites il y a plusieurs mois. L'Adav rappelle la pertinence du renfort de marquage cyclable dans les traversées, l'amélioration de la lisibilité des aménagements existants et l'amélioration des accès des aménagements cyclables. Le SMTAG refuse de renforcer le marquage des traversées avec le BHNS, envoi d'exemples de réalisations de ce type sur d'autres secteurs du territoire. AB, DD, JV.

ANTENNE BOULONNAISE

Boulogne-sur-mer

29 juin. Rencontre avec les nouveaux élus en charge de la mobilité et du vélo suite à l'interpellation de l'Adav pour la réalisation d'aménagements de transition. La ville propose d'accélérer la matérialisation d'aménagements qui étaient programmés à plus long terme en particulier la réalisation de pistes cyclables sur les ponts Marquet et viaduc Jean-Jacques Rousseau. MA, FLe, GdB. Rousseau. MA, FLe, GdB.

3 septembre. Nouvelle analyse des projets cyclables avec la ville le long du Bd Gambetta (projet de zone de rencontre) et sur l'Av Charles de Gaulle (projet de piste bidi). La rue D'Ambleteuse sera dotée d'une bande cyclable dans le sens montant. MA, GdB.

CAB – CA du Boulonnais

4 juin. Communauté d'Agglomération du Boulonnais. Rencontre des services éducation et sécurité routière pour présenter les activités du Crem en matière d'écomobilité scolaire. JP, MA.

4 juin. Nouvelle réunion sur le suivi du SDC. Analyse des projets cyclables le long du Bd Gambetta et sur l'Av Charles de Gaulle à Boulogne. Saint-Etienne au Mont, nouvelle analyse du projet de la rue du Stade pour desservir le collège. MA.

Neufchatel Hardelot

26 juin. Ville. Réunion aménagements cyclables. Travaux réalisés récemment : chaucidou depuis le rond-point de l'hôtel du Parc (au total environ 3,6 kms). Travaux prévus : entre la base de glisse et le Bd de la mer, les travaux ont commencé en 2019, pour avoir une zone accueillant à la fois piétons, cyclistes et cavaliers, une VV. La signalétique (remplacement des panneaux « interdits aux vélos » par des panneaux « voies vertes » devrait être mise en place prochainement). Demandes Adav : centre-ville et bord de mer en zone de rencontre, des DSC et davantage d'arceaux vélos installés dans les différents quartiers de la ville et sur la digue. Désensablement régulier des

arceaux. Appuyer l'EV 4 auprès de la CAB. DDo.

28 août. Rencontre avec Mme la Maire. Il est convenu que l'Adav puisse rencontrer les services de la ville et de la CAB pour faire part de ses préconisations pour améliorer la cyclabilité de la commune. L'Adav réalisera préalablement un premier diagnostic des aménagements facilement réalisables. DDo, MA.

ANTENNE DUNKERQUOISE

CUD - CU de Dunkerque

19 mai. Visioconférence avec les services de la CUD concernant la mise en œuvre d'aménagements cyclables temporaires dans le cadre du déconfinement. Choix est fait par la CUD de ne pas réaliser d'aménagement provisoire. JV.

8 juillet. CUD. COTTRI. Présentation par la CUD et la CCHF de la démarche à l'échelle des 2 territoires, notamment le volet mobilité. Objectifs affichés, développer le linéaire cyclable notamment en renforçant les connections entre CUD et CCHF et développer la cyclabilité du réseau non spécifique, représentant 80kms de voies dites cyclables. Rappel sur le fait que ces aménagements doivent rentrer en cohérence avec le SDC du CD59 et avec les deux SDC de la CUD et la CCHF. JV.

23 juillet. CUD. Réunion de présentation de la méthodologie utilisée pour le débat vélo (15 septembre - 11 octobre). L'objectif de la collectivité est de développer l'usage du vélo. 1e étape : 6 rencontres ciblées avec une dizaine de participants familiers du vélo, pour dégager les principaux axes de réflexion. L'Adav est représentée dans 3 des rencontres. 2e étape : consultation publique auprès des habitants cyclistes et non-cyclistes. AB, DDK, EI, ND, OC.

19 septembre. CUD. Stand d'information au sein du Village de l'écomobilité à Dunkerque. JH, OC.

1er octobre. CUD. Intervention auprès des techniciens des services voirie et mobilité pour présenter les pts noirs dans l'agglomération et les retours d'expériences régionaux en terme d'aménagement cyclable. JV, OC.

Dunkerque

5 juin. Ville. Rencontre du conseiller municipal chargé des déplacements. Présentation de l'Adav et de nos actions régionales et locales. Discussions sur le futur plan vélo communautaire et de nos recommandations en terme d'aménagements, stationnement, communications et du système de location de vélo type VLD. EI, JV, OC.

26 juin. Ville. Réunion de prise de connaissance avec les élus référents pour les mobilités douces. Cette réunion fait suite à des communications écrites, en particulier une contribution de l'Adav à la consultation de la collectivité sur les mesures à prendre pour le déconfinement. L'Adav avait mis en avant des suggestions d'aménagement tactique, des propositions de remise en selle et un plan à destination des collégiens pour limiter l'engorgement des bus de ville. EI, JV, OC.

21 juillet. Ville. Réunion spécifique sur les restrictions mises par la municipalité à la circulation à vélo sur une portion de la digue (zone avec terrasses et animations pendant la saison estivale), avec 4 élus. L'Adav porte des propositions : compenser les restrictions par une augmentation du nombre de stationnements disponibles et suspendre l'arrêté en septembre pour permettre la circulation des vélotafeurs et des scolaires. La municipalité demande le concours de l'Adav pour sensibiliser les estivants à l'attache des

vélos et à la protection contre le vol. AB, EI, OC.

28 juillet. MDQ de la Timonerie. Remise en selle auprès des habitants du quartier dans le cadre du déconfinement. EI, JV.

16 septembre. Petite-Synthe. Tenue d'un stand d'information dans le cadre de la semaine de la mobilité et du débat vélo communautaire, en partenariat avec la CUD, la MDE et DKbus. JV.

Ghyvelde

25 juin. Ville. Rencontre avec les élus de la commune suite à un article de presse sur la volonté de la ville de créer une continuité cyclable avec la ville associée des Moères. Présentation de l'Adav et recommandations en terme d'aménagements cyclables, en rappelant la cohérence à avoir avec les SDC du CD 59 et de la CUD. EI, JV.

Grande-Synthe

21 juillet. Ville. Présentation par les services du souhait de mettre en place des séances d'apprentissage vélo par les animateurs sportifs. Proposition de l'Adav de mettre en place ponctuellement des séances de remises en selle auprès du grand public et inciter les écoles à participer au Challenge de l'écomobilité scolaire. Présentation par la ville du projet de voie douce entre le Bd Mendès France et l'allée du Stade. JV.

ANTENNE DE HAZEBROUCK-BAILLEUL

Hazebrouck

8 septembre. Rencontre avec la nouvelle municipalité qui souhaite s'appuyer sur l'Adav pour développer sa politique cyclable. Présentation aux nouveaux élus de de notre action. Cette première réunion doit annoncer des relations suivies avec la municipalité et une ré-évaluation de notre partenariat. MA, RF.

ANTENNE LENSOISE

Lens

15 septembre. Ville. GTV. Rencontre avec les services. Pt sur les actions et aménagements effectués sur le précédent mandat, notamment sur les aménagements liés à l'EV5. La ville souhaite mieux valoriser les actions entreprises en faveur du vélo, réflexion en cours sur l'AAP ALVEOLE. La ville a interpellé le SMTAG sur le sujet de l'accès des vélos dans les couloirs bus, le syndicat mixte n'a pas donné suite. La ville nous transmettra les futurs plans projets quand ils seront en phase AVP, notamment ceux liés aux projets ANRU, ERBM et EV5. Proposition de refaire une opération éclairage au mois de novembre. CB, JV.

ANTENNE LILLOISE

MEL – Métropole Européenne de Lille

7 juillet. Participation au Comité des partenaires sur les heures de pointe coordonné par la MEL. JP.

26 août. UTRV revue de projets. Point sur les aménagements de transition de Roubaix. Pour l'instant ils sont tous maintenus dans l'état. MA.

8 septembre. UTRV revue de projets. Roubaix, présentation d'un projet de pistes cyclables sur l'Av Delory. Mons en Baroeul, le DSC sur la rue Jean Jaurès sera prochainement réalisé. Villeneuve d'Ascq,

nouvelle analyse du projet de voies vertes sur l'Av du Pont de Bois. MA

22 septembre. Hem, Présentation du projet de voie nouvelle à la Liondrie pour desservir le nouveau groupe scolaire. L'aménagement proposé d'une voie en zone 30 de 3m50 avec un DSC ne satisfait pas la ville. L'Adav indique que si l'on souhaite encourager les déplacements à vélo en milieu scolaire cet aménagement serait insuffisant et qu'il convenait de réaliser une voie cyclable séparée du trafic pour les écoliers. Différents scénarios et options possibles pour le statut de la voie seront proposés : voie verte, aire piétonne, aire piétonne temporaire avec fermeture de la rue lors des entrées et sorties. MA.

25 septembre. Tourcoing, Bd Industriel. Présentation du projet de réaménagement pour y inscrire des cheminements cyclables. L'Adav insiste sur la nécessité de réaliser un aménagement séparé du trafic auto sur l'ensemble du linéaire. MA.

Armentières

26 mai. Ville. Rencontre avec le Maire d'Armentières sur l'urbanisme tactique. Aucun aménagement provisoire n'a été réalisé. Une rencontre est programmée avec son équipe pour élaborer un programme vélo. CBo, JV, RM.

Bondues

8 septembre. MRES. Rencontre du conseiller municipal en charge des mobilités douces. Présentation de l'Adav, de nos actions possibles et de nos recommandations en terme d'aménagements cyclables sur Bondues. JV, SL.

Croix

18 août. Rencontre avec le nouvel élu en charge des mobilités. L'Adav fait part de ses priorités et propose à la ville d'établir un SDC qui complète celui de la MEL. Le concept de Vélorue intéresse la municipalité pour offrir une alternative à la rue Jean Jaurès. Le site des 3 Suisses pourrait permettre la création d'une voie verte qui relie le centre-ville au Grand Boulevard au niveau de la Planche Epinoy. MA.

Faches-Thumesnil

5 septembre. Ville. Rencontre des élus en charge de la mobilité. Présentation de l'Adav et échanges avec le GTV citoyen sur nos propositions en terme d'aménagements cyclables et des services vélos à mettre en place sur la commune. Souhait de la ville de relancer des GTV techniques avec la MEL et des GTV citoyens. JT, JV.

Hem

31 août. Rencontre avec le Maire et les élus en charge de la mobilité. L'Adav partage ses priorités sur la ville. La ville indique souhaiter s'appuyer sur notre expertise et notre connaissance du terrain pour l'accompagner dans la mise en œuvre de son schéma cyclable. M. Vercaemer insiste sur sa volonté de sécuriser au maximum les itinéraires et donc de privilégier les pistes cyclables. MA, ABr, ACa.

15 septembre. Travail avec les services pour mettre en commun nos priorités respectives et proposer un SDC qui puisse compléter celui de la MEL et en lien avec les besoins de connexions avec les villes voisines. MA.

Houplines

23 septembre. Ville. Rencontre avec le conseiller délégué mobilité durable et sécurité afin de présenter l'Adav et nos actions et revendications sur la MEL. Evocations d'un projet de voie douce piétons-vélos

pour relier les différents quartiers de la commune. CBo, JV.

La Madeleine

23 mai. Remises en selle à destination des habitants de la ville. AG, JP, BD, FLA, PT.

25 septembre. Ecole Edmond Rostand. Animation vélo auprès de deux classes de CM2. JV.

Lambersart

19 mai. Visio avec la MEL et la Ville sur l'étude des possibilités d'aménagements de transition. Le Bd de l'Alliance Nord-Ouest et l'Av de Hippodrome seront étudiés. La réalisation d'aménagements de transition sur la partie urbaine de l'Av de Hippodrome demandera la validation de la nouvelle équipe municipale qui sortira des urnes. MA, JV, PmP.

11 juillet. Colysée de Lambersart. Opération marquage bicycode. Plus de 40 vélos ont été marqués. AG, CG, JP, PMP.

16 juillet. Ville. Rencontre des nouveaux élus en charge des mobilités douces. Présentation de l'Adav et de nos actions. Présentation par la ville de leur projet d'apaisement des quartiers afin de favoriser les modes actifs sur le mandat. L'Adav rappelle l'importance de sécuriser les déplacements cyclables sur l'Av de l'Hippodrome en ayant une réflexion sur la neutralisation des voies de tourne à gauche. PMP, JV.

Lille

4 mai. Réunion téléphonique avec le maire de Lille pour partager nos demandes d'aménagements tactiques. Nos demandes seront étudiées par les services et nécessiteront une étude de la MEL. La ville souhaite que l'ensemble des aménagements qui seront mis en œuvre le soit de manière pérenne. MA.

6 mai. Visio avec les services de la ville pour étudier les propositions d'aménagements de transition. MA, JV.

15 mai. Nouvelle visioconférence avec la Ville de Lille sur le suivi des études d'aménagements de transition et sur la possibilité de réaliser une cartographie des itinéraires pour le grand public. MA, JV.

28 mai. Université Catholique de Lille. Organisation d'une séance théorique de remise en selle à destination des salariés de l'Université. JP.

3 juillet. Ville. Analyse avec les services de la Ville de Lille des différents scénarios proposés par la MEL pour la réalisation d'aménagements de transitions sur la rue de Jussieu (Porte d'Arras). L'Adav expose la dangerosité de la traversée des accès au périphérique et demande donc de privilégier la solution d'une piste cyclable bidirectionnelle côté Ouest. MA.

7 juillet. Ville. Réunion avec les services de la ville concernant le programme d'animations 2020 (marquage bicycode, remises en selle, événements). AG, MA, JV.

10 juillet. Rencontre de la responsable du Plan Éducatif Global de la Ville de Lille pour définir le partenariat à venir en matière d'écomobilité scolaire. Il est notamment prévu d'assurer des cycles de vélo-éducation auprès de 4 classes d'écoles lilloises. AG, JP.

28 juillet. Ville de Lille. Réunion de préparation de l'opération mes courses de vélo qui aura lieu le 17 octobre. L'ADAV y proposera un stand d'information sur ce thème ainsi que du marquage bicycode. JP.

26 août. Pl Sébastopol. Stand de marquage de vélos. 70 vélos marqués. AG, CG.

10 septembre. ENSAM. Stand marquage Bicycode dans le cadre de la Maison POC Mobilité - Lille World

Design. JV.

11 septembre. Ville de Lille. Présentation du projet de la ville de mettre en place 6 rues scolaires dans l'année. L'objectif sera de fermer les rues des écoles à la circulation motorisée aux heures d'entrées et sorties de classes. L'Adav est associée aux travaux d'argumentaires, d'enquête mobilité et d'organisation d'un temps de lancement pour les projets prioritaires des écoles Desbordes-Valmore et Michelet. AG, JP, RH.

14 septembre. Ville. Réunion avec les services afin de partager nos recommandations techniques sur le projet de requalification de la rue Solférino, afin que celui-ci intègre le mieux possible les déplacements vélo dans le secteur et prenne en compte que cet axe fait partie du futur Réseau Express Vélo lillois. MA, JV.

21 septembre. ICAM. Réunion publique. Présentation par la ville du projet de réaménagement de la PI du Maréchal Leclerc. Présentation du contexte du quartier et du phasage de la concertation citoyenne. JV.

26 septembre. Gare St Sauveur. Broc' à vélo d'automne. Vente de vélos d'occasion, Ateliers de réparation et marquage de vélos. AG, CG, CV, CW, DL, EMa, FD, HC, JmV, OK, RH, RHe, SS, YL.

26 septembre. Rencontre nouvel élu en charge du vélo. MA.

28 septembre. Ecole maternelle de la Briqueterie (Lille-Sud). Intervention sur sollicitation de la MRES auprès d'un groupe de parents d'élèves pour améliorer les déplacements domicile-école suite au déménagement de l'école. Il est prévu d'organiser une enquête mobilité auprès des parents de l'ensemble des écoles de ce secteur. L'option principale envisagée est la mise en place d'un pédibus. JP.

Lomme

26 juin. Formation des agents municipaux aux remises en selle pour adultes. Le but étant que les agents de la ville puissent animer des séances de remises en selle auprès des habitants. AG.

2 septembre. Ville. Rencontre des élus en charge du vélo afin de présenter l'Adav et échanger sur la politique cyclable de la ville de Lomme sur le mandat. JV.

28 septembre. GTV. Points sur les prochaines installations de Vélobox, mise en place en octobre d'une Prime à l'achat de vélo (accompagnée de 2h remise en selle par la Police municipale), Réflexions de la ville sur les piétonisations ponctuelles Av de la République et Av de Dunkerque. Travaux rue des Fusillés en retard suite au confinement, Av de la République en cours. Evocation du réaménagement de la partie commerçante de Lomme Bourg, proposition de marquer des bandes suggérées pour permettre une continuité cyclable, marquage de bandes cyclables provisoires rue Hegel par la MEL, expérimentation d'une Chaucidou prévu rue du Hem. Pts «noirs» rue Winckelmans résorbé suite à la pose de bandes caoutchouc, demande de la ville de généraliser les « tourne à droite au feu », pt sur les DSC, proposition de l'organisation d'un tour de ville à vélo entre élus, techniciens et partenaires. JV.

Marcq-en-Barœul

22 septembre. Collège Lazaro. Animation d'ateliers de maniabilité auprès des 6 classes de 5ème du collège afin de préparer la sortie vélo du jeudi 24/09. AG, FC, FL, LT, RH.

Quesnoy-sur-Deûle

6 juin. Organisation d'une séance de remise en selle auprès d'habitants. DH, JP.

19 septembre. Marquage bicycode lors d'une journée dédiée à la mobilité. JP.

Ronchin

22 juin et 6 juillet. Ville. Réunions de préparation de la semaine du développement durable. La mise en place d'un circuit vélo à la découverte des jardins ouvriers est planifié. AG.

15 juillet. PI du général de Gaulle. Dans le cadre des quartiers d'été, tenue d'un stand Adav à destination des enfants (expo, jeux) en parallèle d'un circuit vélo junicode animé par la police municipale. AG, AS.

30 juillet. Remise en selle à destination des habitants de Ronchin. AG.

22 août. Dans le cadre des quartiers d'été, balade à vélo d'une 20aine de km sur la journée. Pique-Nique au parc de Loos. AG, AS, SD.

8 septembre. Ville. Réunion préparatoire du prochain GTV. AG, AS, JV.

Roncq

28 septembre. Rencontre avec la municipalité. L'Adav présente son action. La ville indique être en train de réaliser un diagnostic et qu'elle associera l'Adav à ce travail. MA.

Roubaix

6 juin. Parvis de l'hôtel de ville, Stand de marquage bicycode de vélos. ABr, AG.

16 juin. Visio avec la MEL et la ville sur la poursuite du déploiement des aménagements de transition. Validation des projets Gambetta (suppression d'une voie au profit des vélos) et Motte-Salengro (réalisations de bandes). L'Av des Nations-Unies pose question à la ville qui souhaiterait une piste cyclable mais cela nécessite des travaux de voirie important. L'axe ne sera probablement pas aménagé de manière transitoire mais sera une priorité pour un réaménagement qui puisse intégrer le vélo. La ville donne son accord pour la réalisation des aménagements de transition sur JB Lebas et sur l'AV Gustave Delory. ABr, MA.

Sainghin en Mélantois

18 mai. A l'initiative de la commune, rencontre avec les communes du Val de Marque pour étudier un schéma cyclable sur ce territoire «rural». Les communes sollicitent l'Adav pour les accompagner dans cette démarche et profiter de son expertise. MA.

18 août. Etude avec les élus d'un projet de schéma cyclable adapté au Val de Marque. MA.

16 septembre. Présentation aux communes du Val de Marque de nos réflexions sur un schéma cyclable adapté au territoire en privilégiant une logique d'itinéraire qui puisse valoriser des rues à faible circulation, des chemins agricoles à conforter, des voies vertes réellement cyclables. Le but est de raccorder au plus vite ce territoire au pôle urbain et à ses infrastructures lourdes de TC (TER et Métro). Présence de nombreux élus, dont deux vice-présidents de la MEL, qui soutiennent la démarche. MA.

Saint-André

25 mai. Visio avec les services de la ville et la MEL pour étudier les propositions d'aménagements de transition. Choix est fait d'aménager la section de la rue de Lille entre le giratoire et la rue Victor Hugo, demande de l'ADAV de la traiter en bidirectionnelle. PM, JV.

Université de Lille

4 juin, 27 juin et 27 août. Succession de réunions entre l'Adav et l'université de Lille. L'objet de ces rencontres est de faire progresser la pratique du

vélo en 1er lieu sur la cité scientifique. 2 freins à la pratique du vélo ont été identifiés : la détention des vélos par les étudiants et les facilités de parking dans les résidences étudiantes et près de salle de cours. Des actions sont en cours d'élaboration pour lever ces points de blocage et les rencontres vont se poursuivre. Une convention va être signée entre l'ADAV et l'Université de Lille. FD, FL, JV.

18 septembre. Siège de Lille. Rencontre de la Vice-présidente en charge du Développement Durable. Echange sur la mise en place d'une convention de partenariat entre l'Université et l'Adav afin de les accompagner sur les projets d'aménagements modes doux sur le campus et apporter notre expertise d'usage et proposer ponctuellement des actions de promotion en faveur de la pratique du vélo. MA, JV.

Villeneuve d'Ascq

14 mai. Visio avec la MEL et la Ville sur l'étude des possibilités d'aménagements de transition. Le Bd de l'Ouest et l'Av du Pont de Bois seront étudiés. MA, FL.

13 et 19 juin. Découverte des liaisons cyclables à vélo vers Lille pour les habitants de Villeneuve d'Ascq. MA, FL.

24 juin et 29 juillet. Découverte des liaisons cyclables à vélo vers Lille pour les habitants. AG, SS.

2 juillet. Nouvelle visio avec la MEL et les communes de Lezennes, Hellemmes. Etude des aménagements de transition sur le Bd de l'Ouest. Les services des 3 villes valident les aménagements proposés et les proposerons à leurs élus respectifs. Le Bd de l'Ouest devrait alterner des bandes élargies sur une partie où l'on conserverait 2 voies de circulation et des couloirs bus + vélo sur la partie qui sera réduite à une voie. MA.

4 juillet. Découverte des liaisons cyclables à vélo vers Lille pour les habitants de Villeneuve d'Ascq. MA.

23 juillet. PI Léon Blum. Stand ADAV à destination des enfants (expo, jeux) dans le cadre d'un évènement organisé par le centre social. AG, FL.

5 et 19 septembre. Découverte des liaisons cyclables à vélo vers Lille pour les habitants de Villeneuve d'Ascq. MA, FD.

Wattignies

29 juillet. Ville. Rencontre avec des élus. Présentation de l'Adav et de nos actions notamment sur la MEL. Souhait de la ville de sécuriser les déplacements cyclables notamment sur l'axe Clémenceau - Général De Gaulle afin de créer une continuité cyclable jusqu'à la Porte d'Arras à Lille, sous la forme d'un couloir bus vélo. La ville souhaite lancer une étude sur la réalisation d'aménagements cyclables durant le mandat. Présentation de l'Adav sur les actions possibles en terme de promotion du vélo. MA, JV.

ANTENNE MAUBEUGOISE

Gommegnies

26 Septembre. Participation à la marche des possibles et intervention sur la place du vélo en milieu rural. MA.

Landrecies

7 septembre. Rencontre avec la municipalité qui souhaiterait pouvoir bénéficier de l'expertise de l'Adav pour l'accompagner dans sa politique cyclable. Un partenariat est envisagé mais la commune préférerait que cela puisse être porté par la communauté de communes. MA, DD.

Maubeuge

8 septembre. Réunion avec les adhérents pour redéfinir le fonctionnement de l'antenne suite à l'élection aux municipales de Dominique Delcroix, correspondant local, obligé de se retirer de ses fonctions au sein de l'association. Alain Gamberini reprendra la fonction de correspondant local. MA, YP.

11 septembre. Présentation du schéma directeur réalisé par l'Adav aux acteurs du territoire : ville de Maubeuge + ADUS + SMTUS + agglomération Maubeuge Val de Sambre. La ville explique sa volonté de développer l'usage du vélo et souhaite une mise en œuvre rapide du schéma présenté. Cela nécessite une coordination des différents acteurs auxquels l'Adav rappelle l'importance d'associer le Département du Nord. Dans l'immédiat l'Adav propose d'étudier la possibilité d'intégrer des améliorations en faveur des cyclistes dans la campagne de marquage en cours. MA, AGA.

17 septembre. Suite à la réunion précédente, étude de terrain avec la ville pour adapter les marquages existants et donner plus de confort et de lisibilité aux aménagements cyclables. MA.

ANTENNE PÉVÈLE-CAREMBAULT

Orchies

15 juin. Poursuite du travail sur le schéma directeur de la ville. Présentation de l'Adav aux nouveaux élus et apport de nos préconisations sur les premiers aménagements qui seront réalisés. JV, MA.

19 juin. Ville. Présentation des éléments à mettre en avant dans la communication du plan vélo communal, tel que la mise en place de DSC, l'implantation de stationnements vélos et les bons réflexes pour bien circuler à vélo en ville. JV.

6 juillet. Ville. Réunion avec élus et services de la commune afin de présenter les actions possibles à mettre en œuvre en faveur de la promotion du vélo. L'Adav propose notamment la mise en place d'une opération éclairage en novembre, la participation des écoles au Challenge de l'écomobilité scolaire et la mise à disposition de supports de communication de l'Adav. JV, MA.

ANTENNE DE SAINT AMAND

Saint-Amand

29 mai. Mairie. Rencontre avec élus et services de la ville afin de présenter l'accompagnement possible de l'Adav sur sa politique cyclable. Discussion sur les aménagements réalisables rapidement sur la commune notamment la mise en DSC de certaines rues de la ville. CD, JV.

17 juillet. Ville. Echange avec les services techniques sur le projet de création d'une continuité cyclable le long de la rocade Nord sous forme de VV, phasage en plusieurs sections sur la durée du mandat. L'Adav rappelle les préconisations en terme de renfort de marquage pour les traversées cyclables. CD, JV.

ANTENNE DE SAINT OMER

6 mai. Visio avec la municipalité de St-Omer pour étudier les possibilités d'aménagements de transition. Il est convenu d'accélérer le déploiement de la zone 30 et de la généralisation des DSC. L'Adav propose d'étudier un aménagement de transition sur

les Bd Vauban et de Gaulle qui pourrait préfigurer un axe cyclable qui relierait la Maison du marais à centre commercial. MA, RMA.

13 mai. Étude sur terrain avec élus et services pour étudier les aménagements de transition. Les DSC de la zone 30 du centre-ville sont généralisés sauf exception du fait d'impossibilité technique. La demande de l'Adav de créer des bandes sur les Bds Vauban et de Gaulle est acceptée. MA, RMA.

30 juin. Point sur les aménagements de transition des boulevards Vauban et de Gaulle. MA.

10 septembre. Saint Omer. Rencontre élus CAPSO. Présentation de l'Adav, présentation de la politique cyclable de chaque commune, présentation de l'accompagnement possible de l'Adav sur le territoire de la CAPSO. Choix est fait de se rencontrer régulièrement pour évoquer les politiques cyclables à l'échelle de l'agglomération. JV, PE, RMA.

ANTENNE VALENCIENNOISE

Valenciennes Métropole

26 août. Point avec les services sur la mise en place de notre convention de partenariat. Présentation des actions de l'Adav. JV, MA.

25 septembre. RDV - Monsieur Dufour-Lefort, Vice-Président en charge du Plan Climat et de la Transition. Présentation de notre action sur les PDES. MA, RH.

DÉPARTEMENT DU NORD

4 mai. Échange téléphonique avec les services du Département sur les possibilités de prioriser des aménagements cyclables post-Covid. L'Adav explique les démarches en cours avec différentes collectivités et propose différents aménagements. MA.

12 mai. Réunion avec les services du Département pour étudier la possibilité de réaliser des aménagements cyclables temporaires sur le réseau départemental routier. Après de longues réflexions sur les différentes opportunités possibles, il est décidé de ne pas donner suite mais d'accélérer les études et les réalisations du SDC. JV, MA.

28 mai. Pt sur la mise en place du Réseau Points-Noeuds en Avesnois et plus particulièrement dans la traversée d'Avesnes-sur-Helpe. Une réunion avec la municipalité devra être programmée pour définir les itinéraires à valoriser en privilégiant si possible le passage par des DSC afin d'éviter les axes les plus structurants dans la traversée de la ville. MA.

25 mai. Point sur le projet de piste bi-di entre Saint-Aubert et Saint-Vaast sur la RD 45. MA.

11 juin. Présentation du projet d'aménagement d'une voie cyclable entre Hondeghem et Hazebrouck le long de la RD53. L'Adav demande des compléments pour l'intégration des cycles sur le giratoire et sur le traitement en CVCB de la traversée du hameau. Sur la base de ce travail préparatoire une rencontre avec la commune est programmée. MA.

19 juin. Présentation en mairie d'Hondeghem du projet de voie cyclable le long de la RD53. Le projet global est validé par la municipalité qui demande juste quelques adaptations pour le traitement de la partie en CVCB. Une rencontre avec la commune d'Hazebrouck devra être programmée après les élections municipales pour recueillir l'avis de la commune également concernée par le projet. MA.

22 juin. Pt sur le projet de la rue Jean Jaurès à Jeumont - RD 959. L'Adav fait part de ses préconisations pour une

meilleure prise en compte du vélo. MA.

29 juin. Centre technique d'Hellemmes. Marquage d'une flotte de vélo de services du CD59. JV, SS.

24 août. Pts sur la mise en œuvre du SDC sur l'arrondissement de Cambrai. L'axe Cambrai - La Cateau sera privilégié. Une étude plus fine du tracé envisagé est nécessaire pour assurer une continuité sur des routes existantes et sur des chemins ruraux. MA.

25 août. Visio avec le BE en charge de l'élaboration du SDC du pays de Cambrai. Présentation du schéma du Nord et de ses priorités. MA.

18 septembre. Analyse du projet de liaison cyclable entre Merckeghem et Zegerscappel, petite route qui héberge la véloroute de la Mer du Nord. Au regard du faible trafic (moins de 1000 véhicules/jour) il est proposé de réaliser une chaudière dans la traversée de Merckeghem et de conforter la zone 30 pour la traversée de Zegerscappel. MA.

21 et 22 septembre. Animation de deux séances de remise en selle à destination des agents du Département du Nord. JP.

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

4 juin. Communauté de communes du Pays de Lumbres. Marquage de la flotte de 32 vélos (dont un tricycle et un biporteur) à assistance électrique acquis par la CC en vue de les mettre à disposition des habitants participants à un défi mobilité avec le projet de mettre ensuite en location longue durée. JP.

27 juillet. CD 62. Point sur le partenariat qui nous lie avec le Département suite à la prise de fonction d'un nouveau référent mobilité. MA.

1 septembre. CD62. Réunion Etaples. 1er sujet : au sujet du port d'Etaples avec la problématique de la cohabitation piétons-cyclistes sur la promenade lors du marché dominical entre les entrées/sorties de la VV. Présence des étals des pêcheurs au centre de la promenade. Réflexion autour de la mise en sécurité de cet espace pour une meilleure cohabitation piétons/cyclistes et diminuer la vitesse de certains cyclistes. Proposition de renforcement de la signalétique piétons/espace partagé. Proposition de l'Adav : guidage avec un marquage horizontal pour marquer la présence des vélos et orienter les cyclistes grâce aux pictos. Pas de séparation de flux, ni de canalisations afin d'éviter les vitesses excessives. Proposition de pose de panneaux aux 2 extrémités de la VV pour signaler aux cyclistes qu'ils entrent sur une aire piétonne + cartouches « cyclistes autorisés, rouler à l'allure du pas » et « priorité au piéton ». Retrait de la cohérence de la signalisation piétons à l'entrée/sortie au niveau du giratoire et du Pont rose. 2e sujet : EV4 (EuroVélo 4), signalétique et jalonnement de la Vélomaritime entre Etaples et Stella-Plage. Proposition d'ajout du panneau directionnel vélo «Boulogne-sur-Mer» dans le giratoire et à l'entrée de la VV, pour que le cycliste emprunte la VV, et non l'axe routier principal. Proposition d'ajout de panneaux de rabattements à partir des gares vers l'EV4 et à partir de l'EV4 vers les points d'intérêt et centres-villes. MA, SS.

2 septembre. EuroVélo 5, visite sur site avec les services du Département pour étudier les petits ajustements à réaliser sur l'itinéraire entre Servins et Angres. Il s'agit essentiellement de sécuriser l'intersection entre Rd 65 / Rd 57 rue D'Hersin à Servins (préconisation d'élargir le cheminement le long de la RD et apposition de marquages de chevron sur la chaussée) et le franchissement de la RD 937 à Souchez. MA.

15 septembre. CD62. COPIL de l'étude des dessertes cyclables du collège de Liévin. Présentation par le BE de l'étude de sécurisation des itinéraires cyclables. JV, RH.

17 septembre. CD 62. Remise en selle à Boulogne-sur-Mer auprès d'agents du département. Circuit-découverte en ville. AG, JV.

21 septembre. CD 62. Remise en selle à Arras auprès d'agents du département. Circuit-découverte en ville. AG, MA.

22 septembre. CD 62. Stand d'information, atelier diagnostic et marquage vélos auprès des agents du département. SS.

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

15 septembre. Région, rencontre technique entre les services et le collectif Vél'Hauts-de-France. Présentation de nos actions respectives et études des pistes pour l'adoption du plan vélo régional. Nous rappelons le rôle essentiel de coordination de la Région pour le déploiement du SR3V et le respect de son cahier des charges. Nous demandons la réalisation de rencontres territoriales sous l'égide de la Région pour coordonner le SR3V. MA, MV.

16 septembre. Webinaire régional coronapistes organisé avec les urbanistes de la région. L'Adav y présente son action et les résultats obtenus en concertation avec les collectivités. MA.

24 septembre. Siège de Région Lille. Marquage de vélos auprès des agents de la région. 10 vélos marqués. AG.

CREM

Mai à septembre. Participation à plusieurs réunions de suivi de 3 stages complémentaires portés par la ville de Loos-en-Gohelle et l'Université Gustave Eiffel sur les thématiques plan vélo, changement de comportement et plans de déplacement scolaire. Un plan de 56 actions a été présenté lors d'un comité de pilotage mobilités en septembre. JP.

9 juin. Organisation d'une réunion d'échanges de pratiques entre porteurs de projets de challenge et défis sur la mobilité à destination des familles avec la MRES, la MdE Dunkerque, la CC du Pays de Lumbres. JP.

18 juin. Organisation en visioconférence d'un regroupement régional des 13 lauréats régionaux de l'AAP Rue aux enfants, rues pour tous. L'objectif de cette rencontre était d'échanger sur les projets de chacun et d'expliquer les modalités d'accompagnement proposées par le comité de validation régional. Plusieurs partenaires dont la MEL, l'ANACEJ, les CAUE du Nord et du Pas-de-Calais, le CEREMA, le café des enfants Barabadum de Bailleul, le Conseil Municipal des Jeunes de Lille ont participé activement aux réponses et témoignages apportés à cette occasion. AG, JP.

25 juin et 25 août. Groupe de travail PDES avec le Rectorat et l'ensemble des partenaires pour définir la stratégie pour former et outiller les référents mobilité des collèges de 4 bassins d'éducation prioritaires (Béthune-Bruay, Cambrais, Valenciennois, Sambre-Avesnois). AG, JP, RH.

2 juillet. MdE de Dunkerque. Animation d'une formation d'animateurs sur la mise en place de projets de vélo-éducation et de promotion du vélo auprès de

groupes d'enfants et d'adultes. JP.

8 juillet. Vervins. CC de la Thiérache. Présentation avec En Savoir Plus d'argumentaires et d'exemples d'initiatives en faveur de la mobilité en milieu rural à destination des responsables du territoire. JP.

18 juillet. Jeumont. Remise du label Rue aux enfants, Rue pour tous au Conseil Municipal des Jeunes et l'Association de Parents d'Elèves de l'école Ronsard, qui organisaient leur première rue aux enfants. JP.

20 juillet. Bapaume. Remise du label Rue aux enfants, Rue pour tous à la CC Sud-Artois organisatrice de 7 rues aux enfants sur les communes de son territoire les 20 et 27 juillet. JP.

24 juillet. Cambrai. Centre social du centre-ville. Remise du label Rue aux enfants, Rue pour tous aux organisateurs de la 1ère rue aux enfants de Cambrai. JP.

28 août. Bruay-sur-Escout. Rencontre avec la ville, le principal du collège Jean Macé et le département du Nord pour présenter le projet PDES. AG, JP.

29 août. Beauvois-en-Cambrésis. Centre social l'Escale. Remise du label Rue aux enfants, Rue pour tous aux organisateurs de la 1ère rue aux enfants de Beauvois-en-Cambrésis. JP.

7 septembre. Conseil Régional des Hauts-de-France. Rencontre du service Troisième Révolution Industrielle pour envisager le programme d'actions du Crem au regard des priorités du Conseil régional. L'objectif est de valoriser les initiatives de collectifs d'habitants en faveur de l'écomobilité qui peuvent donner lieu à des modèles économiques reproductibles et déclinables d'un territoire à l'autre et mettre en place des actions pour favoriser la prise en compte de l'écomobilité dans les lycées. JP, RH.

9 septembre. Soissons. Intervention auprès d'élus et techniciens de l'agglomération de Soissons lors d'une journée organisée par l'Université Gustave Eiffel. L'intervention consistait à expliquer pourquoi et comment s'appuyer sur les usagers pour développer la pratique du vélo sur un territoire. JP.

14 septembre. Visioconférence. Groupe de Travail PDES avec Rectorat et département du Nord : validation du contenu des formations référents mobilité collèges. AG, JP, RH.

23 septembre. Conseil Régional. Comité de pilotage mobilité dans le cadre de l'ERBM. Présentation des possibilités de financement et d'accompagnement des départements du Nord et du Pas-de-Calais en faveur de la mobilité inclusive. Présentation de la cartographie des initiatives en écomobilité du Crem. AG, JP, JV, RH.

28 septembre. Co-organisation et co-animation d'un webinaire sur la Loi d'Orientation des Mobilités comme levier pour développer les modes actifs sur un territoire. JP.

ADAV

27 mai. Formation d'administrateurs, correspondants locaux et encadrants de la vélo-adultes volontaires pour animer et encadrer des remises en selle et accompagner des cyclistes novices dans le cadre du coup de pouce remise en selle. AG, JP.

1 juillet. Visioconférence. Formation aux remises en selle auprès du garage solidaire de Auchy-les-Hesdin. Le but étant que le garage puisse animer des remises en selle dans le cadre de sa mise à disposition de VAE. AG.

9 juillet. Réunion avec le collectif 15 alors. Propositions d'idées pour leur projet de rue aux

enfants Place Maurice Schumann. AG, JP.

4 septembre. MRES. Rencontre avec la directrice régionale de l'Association Prévention Routière. Échanges autour d'un potentiel partenariat entre nos deux associations. AG, MA.

18 septembre. CH Arras. Stand d'information Adav et marquage de vélos à destination des agents de l'hôpital. Prise en charge du marquage par le Centre Hospitalier. AG, BC, EC, SL.

19 septembre. Lille, Rue Gustave Delory. Stand d'information et atelier maniabilité vélo pour enfants lors de la Rue aux Enfants organisée par Interphaz. AG, LB, LD, MV, OK, RH, TG, YB.

21 septembre. Lille, Centre Hospitalier. Dans le cadre de la semaine de la mobilité et du développement durable organisé par le CH, tenue d'un stand d'information et de sensibilisation. SS.

25 septembre. Animation d'une visioconférence auprès des salariés de l'entreprise Worldline. Conseils sur les usages du vélo et sur les bonnes pratiques pour rouler en toute sécurité. AG.

AF3V

25 juin. Repérage de la vélo-route de la forêt de Mormal V31, au départ de Valenciennes entre Maresches et Le Quesnoy. FP, MS, MV.

21 juillet. Repérage de l'EuroVélo 5 au départ de Béthune, entre le Parc d'Ohlain et Lens. ABO, AC, JLT, JV, MV, JV.

29 juillet. Repérage de l'EuroVélo 4 au départ de Calais, entre Coulogne, Guînes et Audruicq. BN, CL, MS, MV.

DIVERS

8 juin et 8 juillet. Participation au groupe de travail Vélo et territoires de mise en place d'un standard de données d'aménagements cyclables. MV.

27 août. Présentation du fonctionnement d'Openstreetmap.org, de la carte de cyclabilité et de Umap.openstreetmap.org à l'association Partageons la rue à Calais. MV.

9 juin. Port de Lille. Visite de terrain afin d'identifier avec les services du port, la faisabilité de créer une piste bidirectionnelle sur le secteur longeant le Bd de Lorraine pour sécuriser les déplacements à l'intérieur du site et l'implantation de stationnement vélo aux entrées des bâtiments du site. JV.

22 juin. Promoteur Valius. Présentation de nos recommandations en terme d'accessibilité et de stationnement vélo dans les résidences privées. JV.

11 septembre. Bureau d'étude «VRAIMENT VRAIMENT». Rencontre dans le cadre du POC Grand Boulevard - Lille World Design, afin d'évoquer notre vision du grand Boulevard dans le futur en terme de cyclabilité. JV.

19 septembre. Ville de Cambrai. Rencontre des élus en charge des mobilités douces. Présentation par la ville du plan de retraçage des bandes cyclables. Présentation de l'Adav et de nos préconisations en terme d'aménagements cyclables notamment la zone 30 et les DSC. Présentation du challenge de l'écomobilité scolaire et du programme ALVEOLE. OW, JV.

19 septembre. BE SYSTRA. Echange téléphonique sur l'étude HUB Bergues/Hondschoote. JV.

22 septembre. DIR Lille. Remise en selle auprès des agents de la DIR Nord. JV.

Présentation

Coup de Pouce Vélo +

Pour venir compléter le dispositif de l'Etat « Coup de Pouce vélo », depuis le 14/09/2020, une nouvelle plateforme a été créée : il s'agit de « **Coup de Pouce Vélo plus** ». Celle-ci permet à n'importe quelle collectivité, entreprise ou autre financeur de venir abonder les 50€ de l'Etat pour le coup de pouce vélo Alvéole. Elle vise à encourager davantage la pratique du vélo sur les territoires via des incitations financières.

Ainsi, tout cofinanceur peut décider d'aider le particulier à financer des accessoires vélos, des remises en selle supplémentaires ou bien des réparations vélos. Chaque cofinanceur étudie les demandes des bénéficiaires en ligne et choisit d'y répondre selon ses critères et son budget.

Présentation du Coup de Pouce Vélo +

Dans le but d'encourager la pratique du vélo par les Français, le gouvernement a mis en place, le 14 mai dernier, le programme Coup de Pouce Vélo. Un programme qui a déjà financé plus de 650 000 opérations, auprès de près de 3000 partenaires.

Le Coup de Pouce Vélo + permet aux collectivités, aux employeurs et tout autre cofinanceur d'amplifier les aides sur 2 volets :

- Le Coup de Pouce + REPARATION :** Offre une prise en charge supplémentaire au-delà de 50€ pour la remise en état d'un vélo et un remboursement à l'achat de certains équipements cyclistes au sein du réseau des réparateurs référencés sur la plateforme Coup de Pouce Vélo.
- Le Coup de Pouce + REMISE EN SELLE :** Offre une prise en charge supplémentaire au-delà d'une séance d'accompagnement à l'usage du vélo (mise en train, circulation en ville, itinéraire adapté, etc.) au sein du réseau des vélos-écoles référencés sur la plateforme Coup de Pouce Vélo.

Je suis un particulier

Je suis un partenaire co-financeur (collectivité, employeur...), j'ai souhaitez le devenir

Pour en savoir plus : <https://www.coupdepouceveloplus.fr/cms/home>

L'heure vélo

Édité par l'association Droit au vélo-ADAV
5, rue Jules de Vicq - 59800 Lille
Tél : 03 20 86 17 25 - Fax : 03 20 86 15 56
info@drouitauvelo.org - www.droitauvelo.org
Commission paritaire ISSN 12510602

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

Directeur de la publication : Yannick Paillard
Rédacteur en chef : Hervé de Cagny
Maquette : Noémie Ciofolo et Amandine Gabriels
Illustration : couverture de Laurent Libessart
Relecteurs :

Hervé de Cagny, Amandine Gabriels, Vincent Philipps

Ont contribué à ce numéro : Amandine Gabriels, Bernard Vandebunder, Christophe Desmet, Christophe Tilmant, Claude-Arnaud et Claire Lepoutre, Elise Iooos, Francis Bonnavé, Judicaël Potonnec, Julien Vitse, Mathias Vadot, Michel Anceau, Philippe Roelandt, Raphaël Honorez, Samuel Schepens, Sébastien Picavet, Serge Maris, Thomas Gambier, Véronique Fafeur, Vincent Philipps, Yannick Paillard.

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

Imprimé avec 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.



PEFCC
10-32-2225

Certifié PEFCC
pefc-france.org

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

BAROMÈTRE SEMESTRIEL



1er Semestre
2020

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 2019 et 2020

+9,4 %

calculée avec 15 lignes de comptage ayant
des données consolidées et comparables
entre le S1-2019 et le S1-2020

+36,9 %
évolution sur 2 ans
S1-2018 → S1-2020



Précision méthodologique

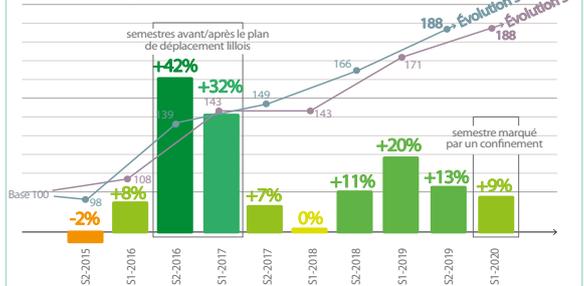
Avec la crise sanitaire, les comptages bénévoles de l'association Droit au vélo-ADAV n'ont repris qu'en mai 2020. Les moyennes du premier semestre 2020 sont donc effectuées avec les comptages de Janvier/Février + Mai/Juin. Nous les comparons aux comptages de Janvier à Juin 2019.

La croissance de l'usage du vélo autour de Lille reste dynamique avec **9% de hausse** par rapport à l'année précédente.

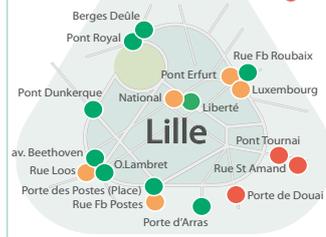
x1,9 en 5 ans

Si la tendance se poursuit, le nombre de cyclistes recensés par les comptages va bientôt doubler par rapport à 2015.

Évolution moyenne annuelle



Évolution du nombre de cyclistes avant/après confinement



COVID-19. Un premier bilan

Évolution de la pratique du vélo entre les mois de mai-juin-sept. 2019 et mai-juin-septembre 2020

+10,6 %

évolution mai 2019-mai 2020 **+7 %**

évolution juin 2019-juin 2020 **+13 %**

évolution sept. 2019-sept. 2020 **+13 %**

La pratique du vélo après le confinement a augmenté de 10%. Un chiffre plus positif qu'il n'y paraît car **beaucoup de salariés sont encore en télétravail** et les comptages ciblent surtout les déplacements domicile-travail/étude. L'évolution est cependant contrastée car certaines lignes de comptage ont observé d'importantes baisses (-48% à Porte de Douai en mai liée de l'absence d'étudiants et de lycéens) tandis que d'autres sont marquées par des hausses records (Berges Deûle x2, Pont Royal +32% et Pont Dunkerque +26%).

NOS PARTENAIRES

