

SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE !

Droit au vélo une association au service des modes actifs au quotidien

L'ADAV en bref

- Association régionale créée à Lille en **1982**
- Environ **3 000 adhérents**
- Plus d'une **centaine de bénévoles** actifs
- Une **soixantaine de correspondants locaux** répartis sur le territoire du Nord et du Pas-de-Calais
- Des **conventions de partenariat** avec **différentes collectivités** depuis 2003
- Une équipe de **salariés**

Objet

- Promouvoir la pratique des modes actifs** pour les déplacements quotidiens
- Œuvrer à la sécurité des cyclistes et des piétons**, et les représenter dans la région des Hauts-de-France

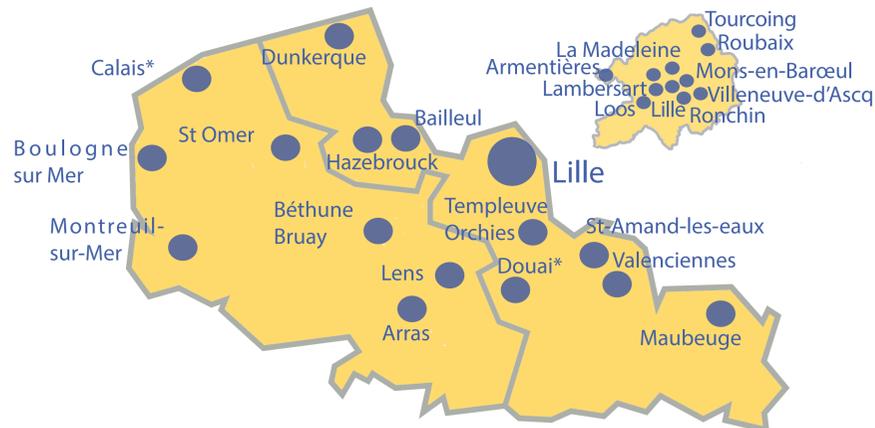


Concertation

- Droit au vélo est à l'initiative de **réunions de concertation** appelées « groupes de travail vélo ». Elle y représente les cyclistes et fait entendre leurs besoins.
- Notre expertise permet le **développement d'aménagements cyclables**, l'émergence de schémas directeurs cyclables et la mise en place de services liés au vélo (stationnement sécurisé, location...).



Nos principales implantations



* Droit d'Vélo Douvais, Partageons la rue Calais et Opale Vélo Service associations amies

Objectifs

- Un **partage de la rue plus équitable**
- Une **place affirmée pour le piéton** (trottoirs sanctuarisés)
- Un **réseau cyclable continu, cohérent et jalonné**
- La **complémentarité** modes actifs-transports en commun
- Un **réseau régional de véloroutes et voies vertes**
- Une **offre de stationnement** adapté
- Des **services** pour les cyclistes et les piétons

Promotion des modes actifs

- Information, sensibilisation du grand public** à la pratique du vélo et de la marche
- Animation du **Centre ressource régional en écomobilité, le Crem**
- Organisation de **stands, fêtes du vélo, broc' à vélos, balades, opérations éclairage...**
- Journal d'informations : **l'Heurovélo**
- Réalisation d'une cartographie** collaborative des aménagements cyclables et de la cyclabilité
- Ateliers d'aide à la réparation** de vélos
- Marquage** des vélos contre le vol
- Vélo-écoles** adultes et scolaires
- Publications** : fiches de sensibilisation, guides, expositions...
- Site Internet**



Droit au vélo est :

Membre de la **mpes** et des réseaux nationaux :



Siège régional :
5 rue Jules de Vicq - Lille
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org
03 20 86 17 25



NOS PARTENAIRES



SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE !

À vélo, on y gagne à tous les coups !

rapide et ponctuel

Le vélo est le **mode le plus rapide de 300 m à 6 km !**
...et **60 %** des déplacements en milieu urbain font **moins de 3 km !**
source : ENTD 2008

- Évite les embouteillages
- Se gare partout
- Permet d'être toujours à l'heure

sûr

- 92% des accidents à vélo sont bénins
- Moins dangereux que les deux-roues motorisés

convivial

- Apaise la circulation
- Facilite les rencontres

allié du petit commerce

Les cyclistes dépensent en moyenne 24 € par semaine contre 21 € pour les automobilistes.
source : FUB



30 minutes* de vélo par jour, c'est :

- garder la forme ou la retrouver
 - réduire les risques de maladies cardiovasculaires, l'obésité, le diabète
 - accroître son bien-être en réduisant le stress
- ...et les cyclistes sont soumis à la pollution **7 fois moins que les automobilistes !**
source : ENTD 2008

bon pour la santé

écologique

- Silencieux
- Ne pollue pas
- Peu consommateur d'espace

économique

- Peu coûteux à l'achat
- Peu de frais d'entretien
- Ne nécessite pas l'achat de carburant, d'une assurance pour le véhicule, d'un permis...

Coût voiture / vélo



Coût d'1 km d'aménagement pour la collectivité	autoroute de campagne 5 à 10 millions € autoroute urbaine 50 à 100 millions €	bande cyclable 50 000 à 200 000 € piste cyclable 500 000 à 2 millions €
Dépenses annuelles moyennes par véhicule	4 732 €	entre 200 € (vélo classique) et 400 € (VAE)

sources : ADETEC 2018, F. Héran

Consommation d'espace



1 place de stationnement voiture
= 8 à 10 vélos !

Pour mener une politique cyclable digne de ce nom, la collectivité doit au moins dépenser **20 € par an et par habitant.**

sources : Vélo & Territoires, Wallonie

Ville cyclable = « Système vélo »

Le système vélo repose sur 4 volets indissociables :

- les **infrastructures** : réseau cyclable continu, jalonnement, stationnement...
- les **services** : marchands de cycles, ateliers de réparation, marquage contre le vol, vélobus, vélo-école, location courte et longue durée...
- la **communication** : plan des aménagements cyclables, actions de promotion...
- la **modération du trafic automobile** (vitesse, volume) et la **régulation du stationnement.**



Siège régional :
5 rue Jules de Vicq - Lille
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org
03 20 86 17 25

NOS PARTENAIRES



SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE !

Relâchons les freins psychologiques !

Halte aux idées reçues !

La distance à parcourir est trop longue !

FAUX. L'usage du vélo est pertinent de 300m à 6 km. Or 2/3 des trajets en voiture font moins de 5 km.

Avec un VAE (vélo à assistance électrique) on peut facilement faire plus de kilomètres !

Le vélo, ça fait transpirer et c'est fatigant !

FAUX. Se déplacer à vélo n'est pas une course, on peut prendre son temps pour éviter de transpirer. Si le trajet est long ou pentu, un vélo à assistance électrique permet de réduire l'effort.

Il pleut trop souvent !

FAUX. Les intempéries servent souvent de prétexte pour ne pas utiliser le vélo ; rappelons qu'il ne pleut en moyenne que 6% du temps de parcours d'un cycliste.



À vélo, on respire tous les gaz d'échappement !

FAUX. Les automobilistes et leurs passagers sont exposés **jusqu'à 7 fois plus** que les cyclistes aux pollutions car le système d'aération de la voiture capte l'air au niveau des pots d'échappement et le concentre dans l'habitacle.

Le vélo, c'est dangereux !

FAUX. Ce n'est pas le vélo qui est dangereux mais le véhicule motorisé. Si le cycliste se sent vulnérable, le risque est pourtant peu élevé, un vélo est léger et peu dangereux en soi ! Par contre, l'usage du deux-roues motorisé est beaucoup plus risqué (plus de vitesse, pas de carrosserie).

L'hiver, il fait trop froid !

FAUX. Le vélo, comme la marche, ça réchauffe. Tout est question d'équipement.

Intermodalité : possibilité d'avoir recours à plusieurs modes de déplacement pour effectuer un trajet.

Pour pédaler plus loin : pensez intermodalité !

Le stationnement pour les déplacements quotidiens

- Pour rejoindre l'arrêt de transport en commun, **j'utilise un vélo que je stationne à la gare ou à la station de métro** équipée d'un parking vélos.
- À l'arrivée, **je peux rejoindre ma destination à pied ou à vélo** (second vélo personnel, de location ou en libre-service).

L'embarquement pour les déplacements ponctuels

- **Je peux mettre mon vélo dans** un grand nombre de **TER**, dans certains **TGV** (réservation payante nécessaire), dans certains **tramways** et **bus**.
- Si l'embarquement des vélos est interdit, je peux utiliser un **vélo pliant**.

Lorsque la complémentarité vélo + transport en commun n'est pas possible, **l'autopartage** et le **covoiturage** peuvent être la solution.



Siège régional :
5 rue Jules de Vicq - Lille
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org
03 20 86 17 25



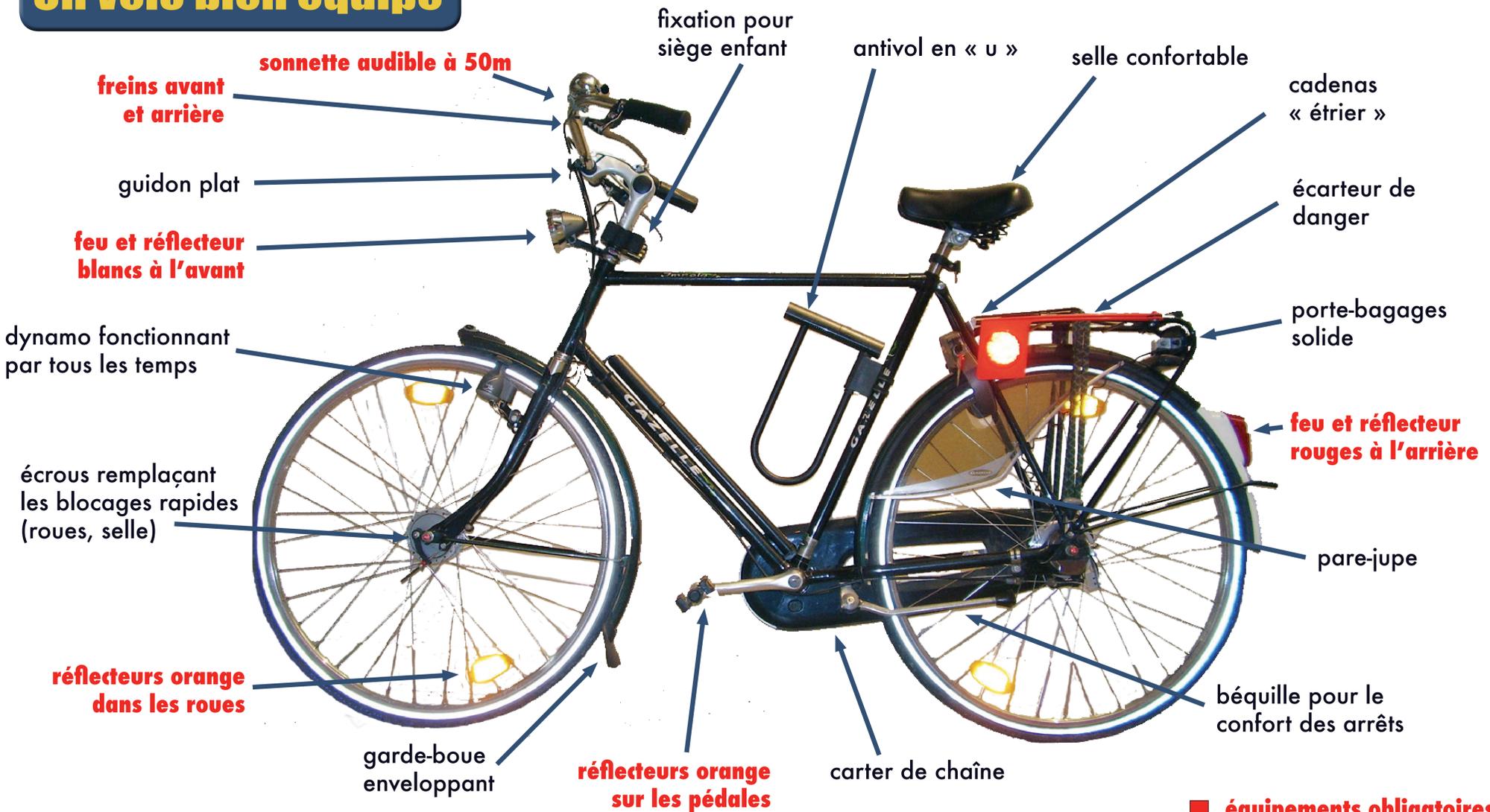
NOS PARTENAIRES



SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE!

Les accessoires pas accessoires

Un vélo bien équipé



■ équipements obligatoires (dont le casque pour les enfants de moins de 12 ans)

L'éclairage, c'est vital

Il suffit de se mettre à la place d'un automobiliste pour se rendre compte qu'un cycliste non éclairé n'est pas perceptible.



Depuis le 1^{er} octobre 2008, le gilet rétro-réfléchissant est obligatoire hors agglomération, de nuit et par mauvaise visibilité

(ex : fortes pluies, brouillard, etc.)

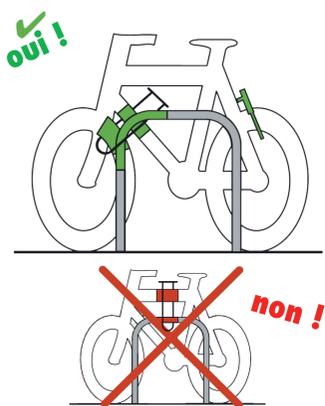


CONSEILS

- 1 Le plus simple est l'éclairage par **dynamo** (si possible dans le moyeu) ou à LED, plus efficace et durable.
- 2 Pour améliorer votre visibilité, notamment de nuit, optez pour des **vêtements clairs ou réfléchissants**.

Éviter le vol

400 000 vélos sont volés chaque année en France, dont 50 % dans des espaces privés. Cela est souvent dû à la négligence de leur propriétaire. 95% des vélos volés avaient un antivol de très mauvaise qualité.

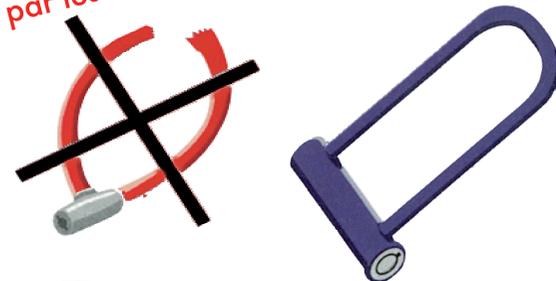


CONSEILS

- 1 Accrochez toujours le **cadre et la roue avant** à un point fixe à l'aide d'un **antivol en U**.
- 2 Évitez d'accrocher votre vélo dans des endroits **peu fréquentés et mal éclairés**.
- 3 Remplacez le cas échéant le blocage rapide des roues et de la selle par des **écrous**.
- 4 Faites **marquer votre vélo** avec le système **Bicycode®** www.bicycode.eu

recommandé par les voleurs

recommandé par l'ADAV



SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE!

Équipements au cas par cas



- En cas de pluie, une cape spécialement conçue pour le vélo ou un pantalon imperméable vous protégeront efficacement. Choisissez un vélo adapté à un usage quotidien (équipé de garde-boue, carter de chaîne, pare-jupe).
- Pédaler réchauffe : optez pour des vêtements légers et coupant le vent tout en étant respirants. En hiver, pensez à protéger vos extrémités : tête, mains, pieds.



Déplacements à vélo et tenue « habillée » ne sont pas incompatibles !

À chaque usage son vélo...

Vélo pliant, vélo à assistance électrique, vélo couché, une draisienne pour l'apprentissage des enfants... à chaque usage une forme adaptée !



...et à chaque vélo son équipement

pour transporter des personnes et des marchandises

Le **siège enfant** : se fixe à l'arrière ou à l'avant du vélo. Les limites de poids diffèrent selon les modèles.

Attention ! Depuis 2017, le port du casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans.

Le **vélo-cargo** : il s'agit d'un vélo muni d'une caisse à l'avant, il existe des modèles à 2 ou 3 roues (biporteur ou triporteur).



Les **sacoches** et **paniers** permettent de transporter : courses, cartable, sac de sport, ordinateur portable, etc.



La « **troisième roue** » ou **système de remorquage**, très adaptée aux enfants débutants.

La **remorque** ou le **caddie** : à fixer à l'arrière du vélo, permet de transporter des courses, du matériel, des animaux...

(*) photos prises avant 2017



Siège régional :
5 rue Jules de Vicq - Lille
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org
03 20 86 17 25

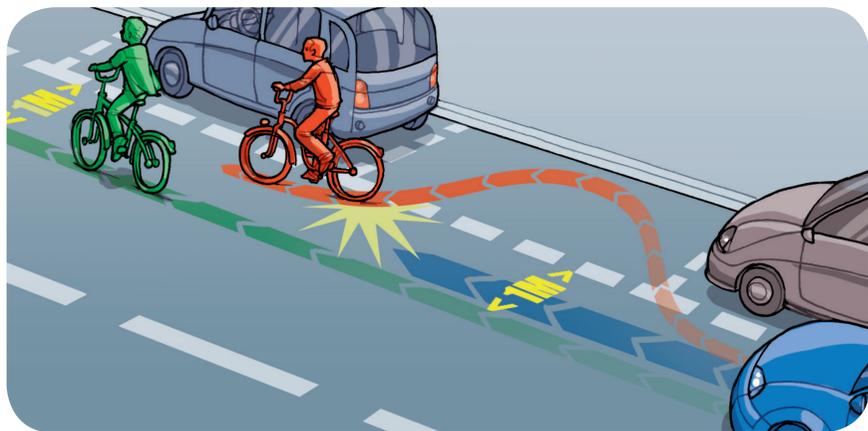
NOS PARTENAIRES



SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE!

Appréhender les situations

Gardez vos distances

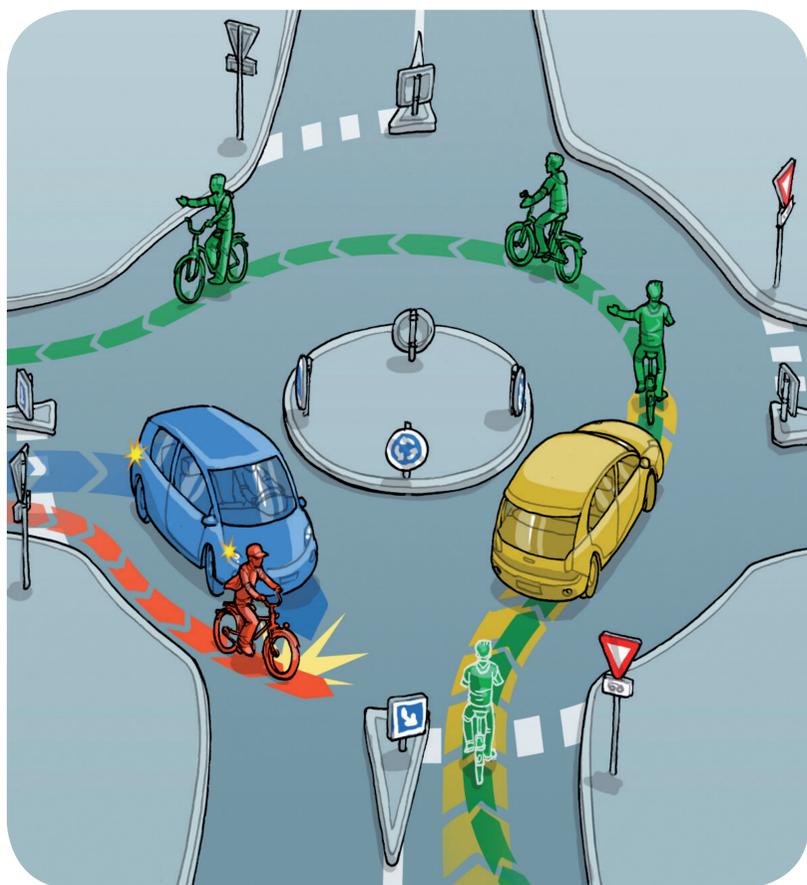


Sur la chaussée, vous devez prendre votre place et laisser **un mètre entre vous et les voitures en stationnement**, même si vous roulez sur un aménagement cyclable. Vous anticiperez mieux les portières qui s'ouvrent et les obstacles imprévus.

Le cycliste doit prendre la place à laquelle il a droit. Il doit **maintenir la trajectoire la plus rectiligne possible**.

Si la largeur d'une voie empêche la voiture de vous doubler, restez sur votre trajectoire et **résistez aux manifestations d'impatience** des véhicules cherchant à vous dépasser.

Les giratoires



Sachez observer : fiez-vous plus à la trajectoire et à la vitesse d'un véhicule qu'à son clignotant pour connaître son intention.

Signalez du bras la direction que vous allez prendre.

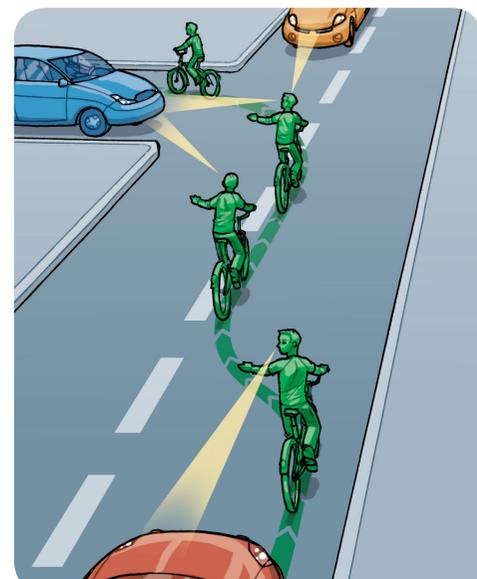
Les giratoires sont des secteurs où votre positionnement est capital. Dans un petit giratoire (une seule voie), le cycliste ne doit pas hésiter à **rouler au milieu de la voie** (de droite s'il y en a plusieurs). Vous éviterez les risques de « queue-de-poisson ».

Tourner à gauche

Une des principales difficultés est de tourner à gauche.

Vous devez vérifier en vous retournant qu'il n'y a personne derrière vous et changer de direction progressivement en gardant le bras tendu.

Dans les secteurs denses ou inconnus, il peut être préférable de mettre pied à terre et d'utiliser les passages piétons.



Le double-sens cyclable

Le double-sens est très sûr, **le danger peut toutefois venir des usagers qui surgissent sur les côtés** en ne regardant que du côté d'où viennent les voitures.



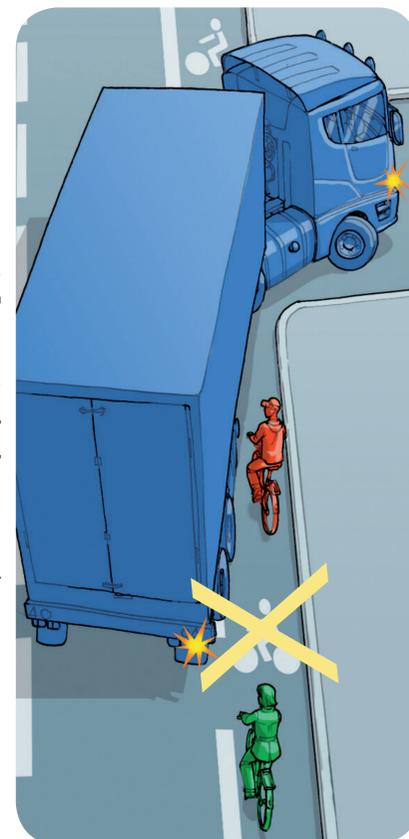
N'hésitez pas à donner un petit **coup de sonnette amical pour rappeler votre présence** et, au besoin, préférez céder le passage plutôt que de risquer l'accrochage. Enfin, méfiez-vous des voitures qui quittent leur stationnement.

Camions, vélos : danger de mort !

Attention aux « **angles morts** » ! Dans ces zones **le cycliste est invisible pour le conducteur**.

À une intersection, **ne vous arrêtez jamais le long d'un véhicule** (ou devant la cabine et derrière la remorque) et **ne dépassez jamais un camion par la droite**.

Enfin, ne cherchez pas à dépasser un camion lorsqu'il effectue une manœuvre.



Entrer sur la chaussée

Le cycliste provoque l'accident 1 fois sur 5 en surgissant sur la chaussée depuis le trottoir, une entrée privée ou une piste qui se réinsère brutalement. Soyez attentif pour ne pas surprendre les automobilistes.



Siège régional :
5 rue Jules de Vicq - Lille
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org
03 20 86 17 25



NOS PARTENAIRES



SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE !

Les aménagements cyclables

NE ROULEZ PAS SUR LES TROTTOIRS !

La circulation des cyclistes y est interdite à l'exception des enfants de moins de 8 ans.

PISTE OU BANDE CYCLABLE



conseillée



obligatoire

Ces voies sont réservées aux cycles non motorisés. La circulation, le stationnement et l'arrêt d'autres véhicules y sont interdits.



LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

Voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles. Aménagement très sûr avec un risque de collision frontale quasi nul. Cyclistes et automobilistes se voient mutuellement et ralentissent.



LE COULOIR BUS-VÉLO

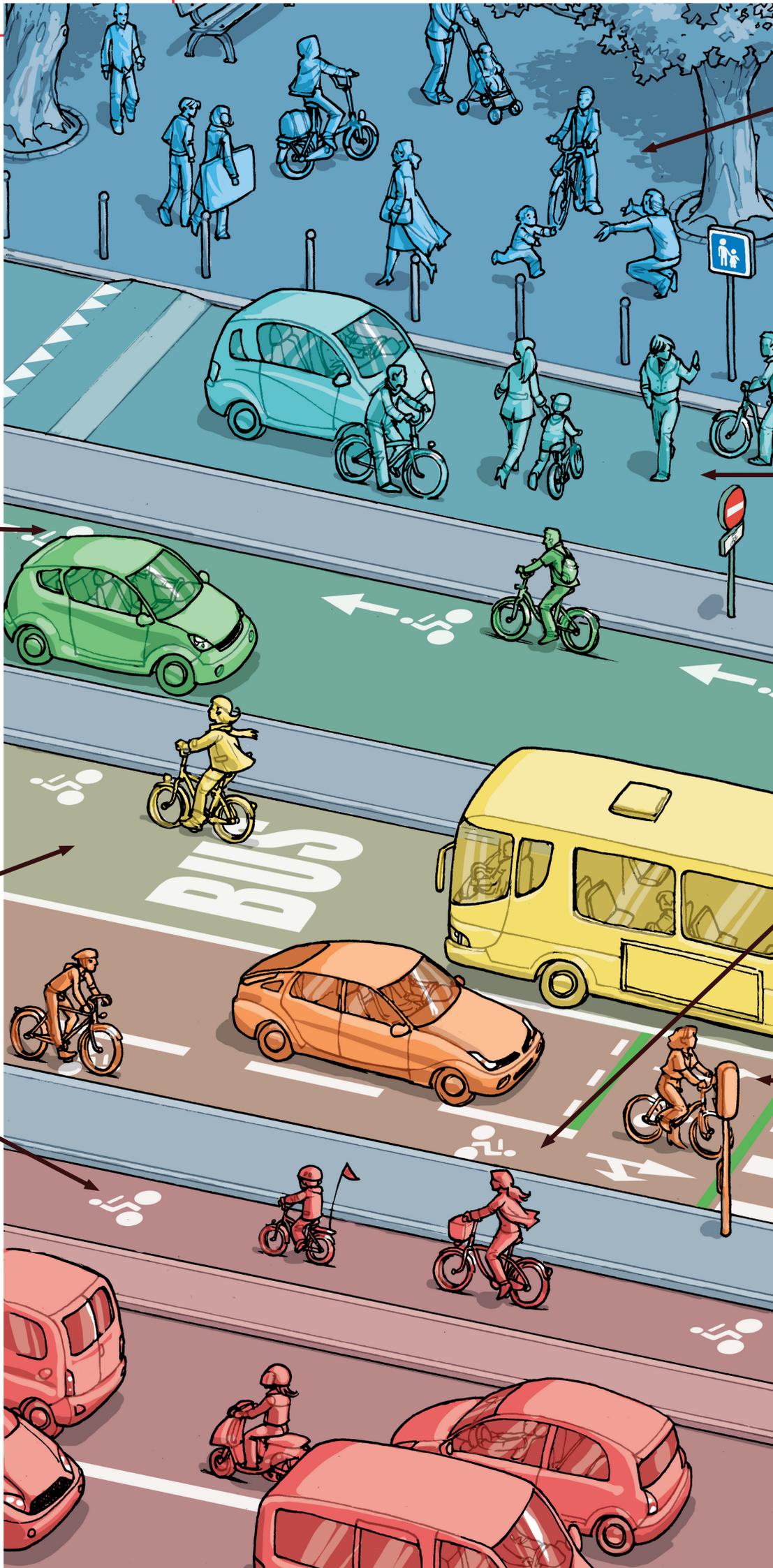
De nombreuses villes autorisent les cyclistes à rouler dans les couloirs réservés aux bus.

LA PISTE CYCLABLE

Espace de circulation en site propre affecté aux cyclistes (séparé de la circulation automobile).

Cet aménagement offre un sentiment de sécurité accru mais il convient d'être particulièrement vigilant aux intersections.

Le cycliste, ayant momentanément disparu du champ de vision de l'automobiliste, peut surprendre celui-ci par son retour sur la voie (vigilance accrue avec les camions).



L'AIRE PIÉTONNE

Sauf arrêté municipal contraire, elle est autorisée à la circulation des vélos à la vitesse du pas. Le piéton y est évidemment prioritaire.



LA ZONE 30 ET LA ZONE DE RENCONTRE

Espace de circulation apaisée propice à la pratique du vélo sans aménagement cyclable spécifique (sauf le double-sens cyclable qui doit y être généralisé).



LA VOIE VERTE

Voie de circulation réservée aux modes non motorisés : piétons, cyclistes, rollers et accessoirement cavaliers.

LA BANDE CYCLABLE

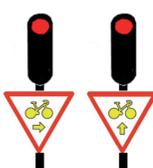
Voie de circulation exclusivement affectée aux cyclistes et séparée des autres voies par un marquage.

LE SAS

Réservé aux cyclistes, il permet de se positionner devant les voitures lorsque le feu est rouge et facilite les mouvements tournants.

LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU

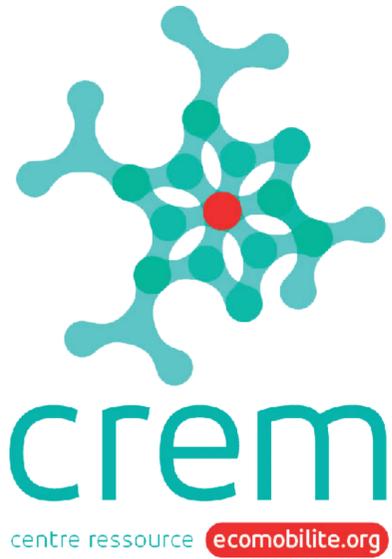
En présence de l'un de ces panneaux, les cyclistes sont autorisés à franchir le feu rouge en cédant le passage aux autres usagers.



Siège régional :
5 rue Jules de Vicq - Lille
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org
03 20 86 17 25

NOS PARTENAIRES





Pourquoi un centre ressource ?

La part croissante des rejets de CO₂ dans les transports amène à nous interroger sur nos pratiques actuelles en termes de mobilité.

Dans ce but, et au-delà de la promotion des modes actifs, **Droit au vélo co-anime** avec En Savoir Plus, un **centre ressource régional en écomobilité**, en partenariat

avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et la région Hauts-de-France.

La mission du centre ressource est d'accompagner et d'apporter expertise et ressources en matière d'écomobilité auprès des collectivités et des associations.



Animer un réseau régional de l'écomobilité scolaire

Répertorier les acteurs-relais et leurs compétences

Faciliter la mise en place d'actions (pédibus, vélobus, plans de déplacements scolaires...)

Organiser des journées d'échanges et de formation

Accompagner le déploiement des PDES dans les collèges

Accompagner le volet mobilité des politiques publiques

Initier des dynamiques de territoire autour de la mobilité

Suivre les démarches de mobilité dans les plans climat

Inciter à la mise en place de plans piétons et vélo

Créer un observatoire des pratiques locales



en milieu rural, la moitié des distances font moins de 5 km



95 % le temps moyen qu'une voiture passe à l'arrêt



Favoriser la multi-modalité



Animer le réseau des acteurs-relais

un site ressource : ecomobilite.org



Alternatives Mise en réseau Sensibilisation
 scot Modes actifs Co-construction
 Mutualisation des ressources
 Bonnes pratiques **Actualités** plans climats
 PDES expertise des projets **PLUI**

contact@ecomobilite.org - 03 20 52 97 58



Siège régional :
 5 rue Jules de Vicq - Lille
 info@droitauvelo.org
 www.droitauvelo.org
 03 20 86 17 25



NOS PARTENAIRES



SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE!

Piétons & modes actifs

- Est piéton tout usager qui se déplace à pied.
- Est aussi piéton, toute personne :
 - qui conduit une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre **véhicule de petite dimension** sans moteur (rollers, trottinette mécanique, etc) ;
 - qui **conduit à la main un engin** de déplacement personnel motorisé, un cycle ou un cyclomoteur ;
 - à mobilité réduite** qui se déplace en fauteuil roulant mû par elle-même ou circulant à l'allure du pas.



C'est quoi les « modes actifs » ?

- On parle de **mobilité active** lorsque le moyen de déplacement dépend essentiellement de l'énergie musculaire de l'utilisateur. Ainsi, le vélo, la marche, la trottinette mécanique, le skate ou encore les rollers sont autant de modes actifs puisqu'ils ont besoin de l'énergie humaine pour fonctionner.



Pourquoi marcher ? Les bienfaits de la marche

C'est **bon pour la santé**, et contribue donc à notre **bien-être physique et mental**.

Le piéton est plus facilement sujet aux **interactions sociales**.

C'est également **peu coûteux** puisque le piéton a juste besoin de chaussures confortables.



Cela permet d'améliorer la **connaissance de son environnement**.

C'est le mode de déplacement **le plus écologique** qui soit puisqu'il exige uniquement l'énergie physique.

La marche est aussi un mode de **déplacement inclusif** (accessible au plus grand nombre) et permettant de pratiquer **l'intermodalité**.



Conseil : Pour un déplacement par mauvaises conditions de visibilité (nuit, fortes pluies, brouillard, etc), pensez à porter des habits clairs et colorés (éviter les couleurs sombres).

Trottoir : Emplacement réservé aux piétons, bordant la chaussée. Est interdit au stationnement automobile, à la circulation des cyclistes de plus de 8 ans et des trottinettes électriques.

Aménagements



Voie Verte

Sur une voie verte, je peux circuler à plusieurs de front et je partage l'espace avec les autres usagers.



Trottoir traversant : Prolongement du trottoir qui interrompt la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection (le piéton reste donc prioritaire). Il donne au piéton une vraie continuité de cheminement sans rupture de niveau.

Dans une zone de rencontre, je peux circuler sur tout l'espace mais je ne dois pas m'y arrêter sous peine de gêner les autres usagers. Je reste malgré tout prioritaire sur cet espace.

Dans une zone 30, je peux traverser la chaussée perpendiculairement où je le souhaite (en cas d'absence de passage piéton à moins de 50 mètres), mais je reste attentif à mon environnement.

ZONE

30

Aire piétonne

Zone de Rencontre

Zone 30

Au sein d'une aire piétonne, je suis prioritaire sur les autres usagers. Je peux déambuler librement sur toute la largeur de l'aire piétonne, m'arrêter pour discuter, etc.



Siège régional :
5 rue Jules de Vicq - Lille
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org
03 20 86 17 25



NOS PARTENAIRES

