



Journal dérailleur N°101

l'heure du vélo

Mars
2023



**DOSSIER /
HOMMAGES
À MON VÉLO**

**ACTUS
EN RÉGION**

SOMMAIRE



DOSSIER - HOMMAGES À MON VÉLO / 4-8

J'ai quatre vélos
Mon vélo actuel et moi ...
Vélo à tout faire, merci
Poème sur mon vélo
Vélo bleu
Mon vélo rouge qui-va-vite

ACTUS EN RÉGION / 9-13

Lomme, ville en transition ... cyclable
Focus sur ... la Métropole Européenne de Lille :
le projet de schéma directeur cyclable à horizon 2035
Sas vélo
Clin d'œil
Cyclistes brillez ...
Efficacité énergétique : rien ne bat le vélo

VOYAGES & BALADES / 14-17

Premiers Bivouacs
Publication d'une famille lilloise : à vélo en famille jusqu'en Iran
Le principe de la Vélorue (« Fahrradstrasse », en allemand)
Arceaux vélos

DIVERS / 18-22

L'ADAV Y ÉTAIT / 23-31

Dans les antennes
Dans les institutions

AGENDA / 32

ÉDITO

L'année 2022 a été marquée par une triste réalité : une hausse du nombre de cyclistes tués sur les routes de France, 60 décès supplémentaires par rapport à 2019, soit un total de 244 morts. Certes cette augmentation ne suit pas l'augmentation du nombre de cyclistes, mais cela ne peut être ignoré et nous devons continuer à agir en conséquence.

Des journalistes cherchent à rejeter la faute sur les victimes pour dédouaner les automobilistes de leurs responsabilités. Pourtant l'analyse approfondie de l'accidentologie montre clairement que c'est le comportement inadéquat de certains automobilistes qui est à l'origine de la très grosse majorité de ces décès. Les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, le téléphone au volant et l'ouverture de portières sans regarder sont des facteurs fréquents qui mettent en danger la vie des cyclistes.

L'ADAV continuera à agir à plusieurs niveaux pour rendre l'espace public plus sûr pour tous :

Le plus important est d'éliminer les dangers sur les routes, c'est-à-dire apaiser la circulation automobile en limitant la vitesse et en réduisant le nombre de véhicules transitant dans les villes. Ces premiers points relèvent en grande partie des pouvoirs de police du maire. Nous conseillons sans cesse, voire accompagnons, la mise en place d'une planification urbaine incluant par exemple la notion de « ville 30 ».

En outre, comme nous le répétons lors des réunions ou sur nos stands, concernant les cyclistes, il est essentiel de s'équiper d'un éclairage actif pour être bien visibles et de bons freins pour pouvoir s'arrêter correctement.

L'autre élément clé pour la sécurité des cyclistes est la mise en place d'infrastructures cyclables, en priorité séparées et sécurisées pour aider à protéger les cyclistes et les piétons des véhicules motorisés. Notre expertise d'usage est reconnue par les collectivités publiques sur ce point. De plus en plus de décideurs politiques ont pris conscience de cette nécessité ; nous pouvons être certains que dans les années à venir la situation va s'améliorer ; à nous d'être le catalyseur pour accélérer la transformation.

Si tout est bien fait, le débat sur les protections individuelles (par exemple l'obligation du port du casque) ne sera plus un sujet.

Cette évolution de la société visant à considérer l'espace public comme un espace à vivre ensemble de manière sécurisée (vs un espace pour stationner et faire circuler des automobiles) est certes longue à se mettre en place mais j'ai bon espoir que dans quelques années on puisse se déplacer à vélo en France avec la même sécurité qu'aux Pays Bas.

Pour illustrer l'évolution des aménagements, dans ce 101^{ème} numéro de l'HeurOVÉLO, vous trouverez un article du directeur de l'association sur les projets dans la métropole lilloise où vous pourrez rouler encore plus en sécurité dans les années à venir avec vos vélos auxquels vous rendez hommage à travers vos articles.

Plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés : adhérez, ré-adhérez et... parlez-en autour de vous !

Yannick PAILLARD
Président de l'association
Droit au vélo - ADAV

DOSSIER J'AI QUATRE VÉLOS



PHOTO CI-DESSUS
« Les bicyclettes nous conduisent toujours vers le bonheur ! »

Posséder quatre vélos c'est beaucoup ? Pas tant que ça. En effet, chaque vélo a son usage. Je dispose donc d'un vélo de ville pour la ville, d'un Vélo Tout Chemin pour la campagne, d'un vélo pliant pour les transports en commun, et d'un tandem pour rigoler.

MON VÉLO DE VILLE EST UNE MERVEILLE.

C'est parti d'un coup de foudre. Je n'avais pas l'intention d'acheter un vélo lorsque je l'ai acheté il y a sept ans. J'avais déjà à l'époque un grand vélo hollandais Gazelle bleu en acier avec 7 vitesses dans le moyeu. Ce vélo, j'avais été le chercher aux Pays-Bas, en train, accompagné par feu Jean Dewavrin qui restera toujours vivant dans nos

cœurs. J'ai gardé ce vélo des années, jusqu'au jour où je me suis rendu, pour le plaisir des yeux, sur une Broc' à Vélos de l'Adav. Je fus accueilli par le même Jean, qui m'a dit avec ses yeux malicieux : « Il y a un vélo pour TOI, tu es obligé de repartir avec ! ». Il m'a alors conduit vers le stand de sympathiques Néerlandais. Effectivement, il y avait là le magnifique Gazelle Eclipse Édition Limitée dont je suis désormais l'heureux propriétaire. Je l'ai essayé, je me suis senti pousser des ailes, je l'ai acheté. Une merveille absolue : 8 vitesses dans le moyeu, design futuriste, poignées ergonomiques, sonnette intégrée, guidon réglable, selle suspendue, feu avant intégré au garde-boue alimenté par le moyeu. Ceux qui possèdent ce genre de crème de la crème du vélo connaissent comme moi le plaisir de rouler dans un confort incomparable, mais aussi le bonheur de n'avoir presque aucun entretien à réaliser.

MON VÉLO « TOUT CHEMIN » EST UN VIEUX GITANE.

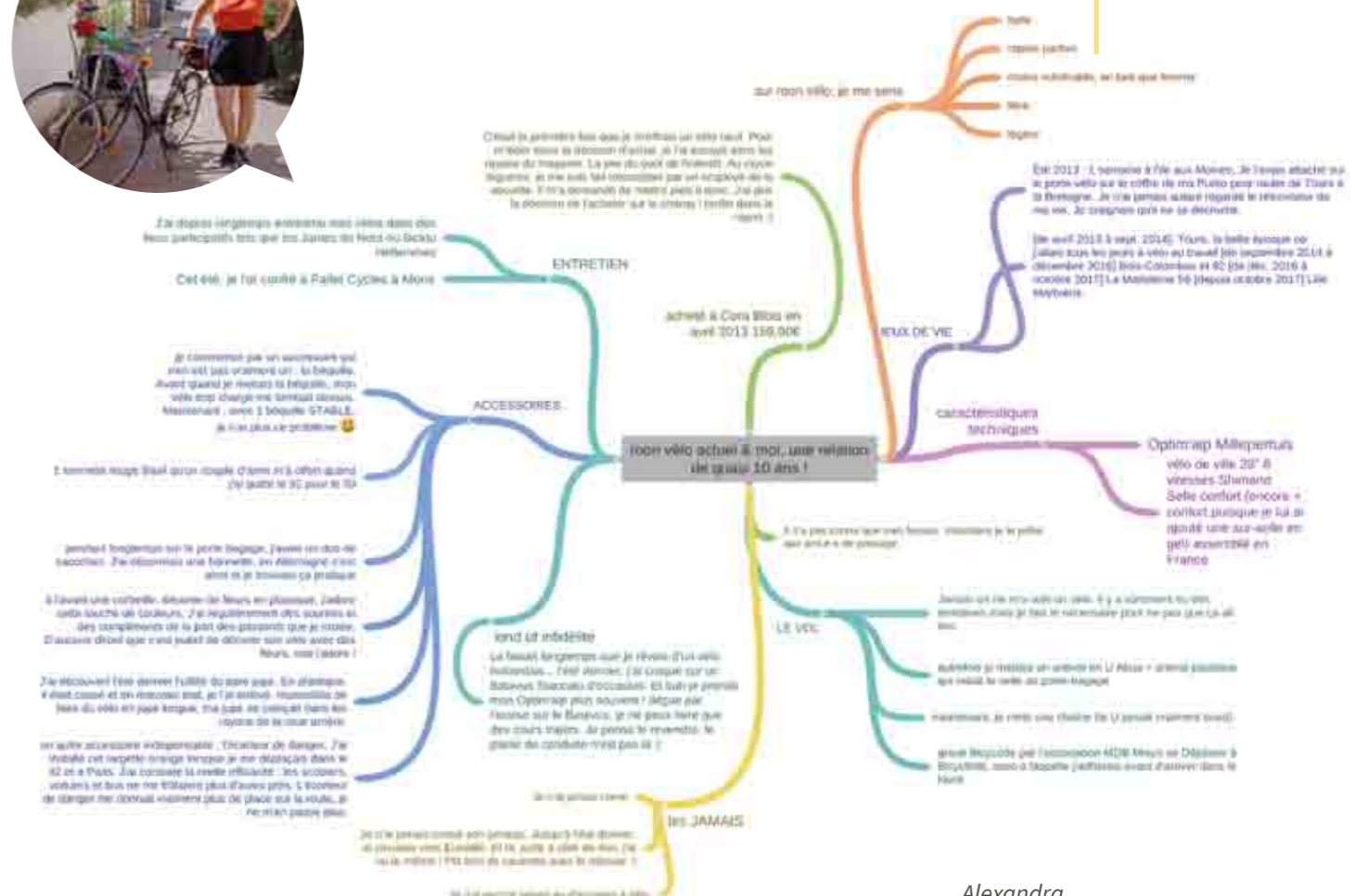
Je l'ai acheté neuf chez Fallet il y a plus de 20 ans. Je pense pouvoir le garder encore au moins 20 ans. Ce VTC en aluminium me permet de partir en voyage. Je lui mets deux sacoches à l'arrière, deux à l'avant, une sur le guidon, la tente sur le porte bagages, et c'est parti pour découvrir les véloroutes de l'Europe ! C'est un vélo rustique, mais sympathique, léger, et facile à entretenir.

MON VÉLO PLIANT EST UN DAHON.

Je l'ai eu pour mes 30 ans. À l'époque, j'étais conducteur d'autocar. C'était pratique d'avoir un vélo facile à caser dans les soutes, pour flâner dans des régions que je visitais grâce à ma mini-bicyclette, qui s'adapte parfaitement à ma grande taille (magique !). Aujourd'hui je ne suis plus conducteur, mais je garde ce vélo, dont je me sers rarement. Il remplace mon vélo de ville quand il tombe en panne, ce qui n'arrive en fait presque jamais ! Mais j'adore rouler avec ce petit vélo. Je file comme une flèche, à toute allure, je me faufile partout.



MON VÉLO ACTUEL ET MOI ...



Rémi Laidebeur

Alexandra

VÉLO À TOUT FAIRE, MERCI



PHOTO CI-DESSUS

Le vélo en question, transporteur de l'extrême

PHOTO CI-CONTRE

Prêt pour toutes situations comme le nettoyage non programmé d'un dépôt sauvage de bouteilles en verre et de canettes en alu dans un fossé



Oh, joli vélo noir
 Toi en qui je porte multiples espoirs
 Pour rester dans la plaine
 Ou prendre de la hauteur, c'est la même rengaine
 Partir loin de la base
 En mettant les gaz
 Par tous temps tu me transportes
 Tu es un compagnon inséparable d'une certaine sorte
 Même dans des situations extrêmes
 La pluie, la neige, le beau temps, j'aime !
 Ton plateau porte-bagages avant si particulier
 Avec les réflecteurs jaunes vous saviez
 Les gardes boues, tu es tout équipé
 Lumières, béquille, écarteur de danger
 Et bien entendu sacoches arrières
 Tu as une longue carrière
 Je pense régulièrement à te remplacer
 Du fait de ton âge mais pas de ta vétusté
 Notamment par un de ceux qui ont un moteur
 Car c'est sensé rouler comme dans du beurre
 Mais cela fait désormais 10 ans sur ta selle
 Et tu es léger, ça c'est du réel
 Nous avons vu du pays, le grand air
 Et il reste encore tant à faire
 Pour encore un moment bien entendu
 Honneur te soit rendu

Vincent Philipps

Mon vélo
 N'est pas un taxi-vélo.
 De temps en temps,
 Je l'appelle Coco
 Car il m'encourage
 À ne pas faire de dérapage.

À bientôt 28 printemps
 Et même si c'est éreintant
 De lutter contre le vent,
 Il est toujours battant
 Et n'est pas incompetent.

Sa couleur originelle
 A disparu depuis belle
 Lurette !
 Je l'ai repeint en blanc

Mon vélo bleu
 il a des ailes
 et quand je veux
 il monte au ciel

pour visiter
 Jean notre ami
 sans retweeter
 qui est parti

sur la grand-route
 dans ton sillage
 pas de dérouté
 qu'importe l'âge

POÈME SUR MON VÉLO

Et ce n'est pas pour faire semblant.
 Je lui ai rajouté des couleurs
 Et il n'est pas un souffre-douleur
 J'aime ce noir, ce bleu et ce rose :
 Ce n'est pas morose.

Vous pouvez l'admirer
 Peut-être,
 Mettre en route l'applaudimètre,
 Et le désirer
 Peut-être.
 Il est le mien
 Il est très "calmien".

Françoise Richard



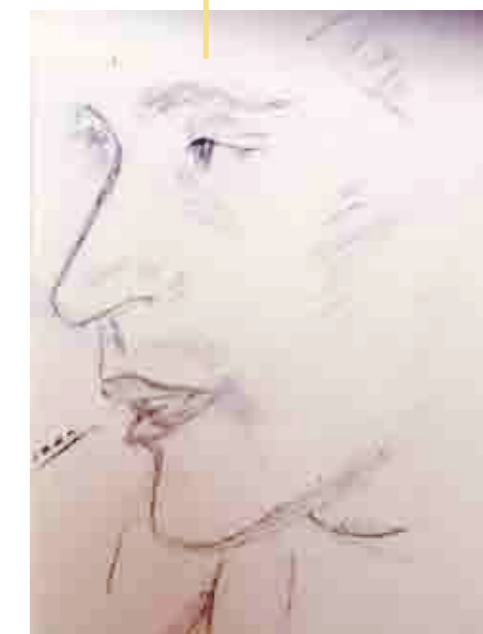
VÉLO BLEU

quand tu décolles
 là à la brune
 vélo-école
 pour Pampelune

mon vélo bleu
 ta joie me gagne
 attends un peu
 je t'accompagne

°!°

21-09-2022
Bernard Esnault



MON VÉLO ROUGE QUI-VA-VITE



Vous qui aimez vos vélos
Et moi qui les trouve beaux
Le mien est rouge rouille
On fait pas plus rapide
Céline l'a remarqué
Il vous met le grand braquet
Pédalons tous ensemble
Et boutons les voitures
Des villes pour un air pur
Et la planète restera bleu azur !

P.-S. : en plus d'être rapide, il sait nager ! •

Sébastien Picavet



DU CYCLOU, V'LA L'HAÏKU

Mon vélo n'a qu'deux roues
 Mais il en vaut le coup...
 De pédale, surtout !

Didier Calonne

LOMME, VILLE EN TRANSITION ... CYCLABLE

Janvier 2008, Yves Durand, alors maire de Lomme, déclarait :

« Je veux que l'on puisse traverser la ville d'un bout à l'autre en vélo ».
 « On va installer 30 garages à vélo ».
 « On est un peu un laboratoire pour la communauté urbaine de Lille ».

ON N'Y EST PAS ENCORE, MAIS ÇA PROGRESSE !

- Malgré le sentiment d'insécurité ressenti par les cyclistes, on rêve d'un REV (Réseau Express Vélo) avenue de Dunkerque, qui a vu sa fréquentation augmenter de **plus de 6% depuis 2019**.
- **18 « box à vélo »** sont en fonctionnement et 7 autres seront installés au printemps 2023.
- L'offre d'arceaux de stationnement augmente, notamment au niveau des commerces.
- **4 nouveaux DSC** (Double Sens Cyclable) ont été réalisés. Un cinquième est en cours d'aménagement.
- Les travaux de l'axe « École du Petit Quinquin – Avenue de Dunkerque » continuent avec l'inauguration le 10 décembre dernier de l'aménagement Place Jean Jaurès.
- **5 stations V'Lille** sont maintenant installées.
- **245 primes à l'achat de vélos** distribuées en 2022 (170 primes vélo et 75 primes accessoires). Soit 704 primes en 3 ans.
- **2 séances de remise en selle** en 2022.

LA VILLE CONTINUE SES ACTIONS DANS LES ÉCOLES

- **Parcours éducatifs** dans le cadre des NAP (Nouvelles Activités Périscolaires).
- **Animations vélo** dans le cadre des ACM (Accueils Collectifs de Mineurs).
- Mise en place du **programme « Savoir Rouler à Vélo »** : apprentissage qui permet aux enfants d'acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.
- La ville dispose d'une cinquantaine de vélos enfant.
- Toutes les écoles élémentaires et maternelles sont pourvues de racks à vélos.
- Aménagement de **2 rues scolaires**.

ACTION AU NIVEAU DU COLLÈGE GUY MOLLET

- Mise en place en collaboration avec l'association Lomme-Germe d'un atelier de réparation vélo, dans le cadre du programme ULIS (Unités Localisées pour l'Inclusion Scolaire).

SORTIE À VÉLO DE 48H POUR DES ADOS DU COLLÈGE JEAN JAURÈS, AVEC EN AMONT :

- Intervention en classe sur les mobilités,
- Atelier réparation et entretien,
- Rappel des points de sécurité,
- Parcours maniabilité,
- Sortie sur route.

INSTALLATION DE DEUX ATELIERS D'AIDE À LA RÉPARATION

- **Bicyl'up**. Atelier associatif de réparation et autoréparation de vélo, installé dans les locaux du Secours Populaire.

Pour en savoir plus :
www.bicyclup.org
contact@bicyclup.org

- **Association Lomme Germe**. Atelier mobile (gratuit) d'aide à la réparation. Petite réparation, entretien. Un samedi matin par mois dans un lieu différent de la ville, de mai à octobre. Il a été créé avec le premier budget participatif Lommois.

Pour en savoir plus :
lommegerme@gmail.com •

Christophe Herlin

FOCUS SUR ...

LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE : LE PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE À HORIZON 2035.

Suite à l'annonce en début de mandat de sanctuariser 100 000 millions d'euros dans le mandat pour développer les infrastructures cyclables (soit un triplement de l'investissement par rapport au mandat précédent), la MEL a voté une délibération-cadre sur la politique cyclable métropolitaine le 28 juin 2021 qui porte une ambition forte en matière de la pratique du vélo, pour devenir une véritable « métropole cyclable » s'inscrivant dans un « écosystème vélo complet ».

Cela se concrétise notamment par la révision du schéma directeur cyclable qui sera intégrée au plan de mobilité (PDM) de la MEL à horizon 2035 et qui devrait être approuvé en juin 2023.

Les réflexions menées à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur cyclable 2035, ont été guidées par les objectifs suivants :

- Mieux relier les bourgs et les villages ;
- Renforcer l'accessibilité aux établissements scolaires ;
- Garantir l'accessibilité aux grandes zones d'emplois ;
- Prendre en compte les développements futurs ;
- Assurer la connexion aux lieux d'échanges structurants ;
- Améliorer la complémentarité avec les transports collectifs ;
- Renforcer la coordination avec les territoires voisins.

À terme, le réseau intercommunal métropolitain permettra de desservir la totalité des communes de la Métropole Européenne de Lille. Il assurera aussi une desserte directe de 90% de la population, de 94% des emplois et de 93% des effectifs scolaires projetés à horizon 2035.

Ainsi depuis plus de deux ans, l'ADAV travaille en étroite collaboration avec les services de la MEL à l'élaboration de ce schéma directeur cyclable. Au cours de l'année 2021 deux séries d'ateliers avec les 95 communes de la métropole ont permis sa co-construction en identifiant les itinéraires principaux et les principales discontinuités existantes.

Le schéma imaginé copie la logique du réseau routier qui s'organise selon plusieurs niveaux hiérarchiques. Ainsi, le réseau cyclable de la Métropole Européenne de Lille sera constitué

du réseau Vélo+ (l'équivalent des réseaux express vélo en cours de déploiement dans les autres agglomérations comme Grenoble, Paris, Strasbourg, Rennes, Lyon...) pour la desserte des grandes destinations métropolitaines, du réseau intercommunal métropolitain pour la desserte des pôles générateurs principaux, du réseau communal ou intercommunal de proximité pour l'accès au réseau structurant, et d'un réseau de voies vertes, complémentaire et transversal.

En chiffres, cela donne 850 kilomètres de liaisons intercommunales, dont 230 kilomètres de liaisons vélo+. Sur ces 850 kilomètres, 391 km sont déjà existants et satisfaisants, 212 km existants sont à améliorer pour répondre aux standards actuels et 247 km sont à créer de toute pièce. En complément, ce schéma identifie 63 points durs de franchissement (franchissement des réseaux autoroutiers, fluviaux et ferrés). À ces liaisons intercommunales s'ajoute le réseau secondaire.

Concrètement, pour l'usager cela se traduit par des premiers signes visibles. Le plus significatif est certainement l'adoption de la coloration rouge-grenat pour la matérialisation des aménagements cyclables afin de les rendre plus visibles et mieux sécuriser le cycliste notamment aux intersections où la matérialisation et la coloration des aménagements sont aujourd'hui maintenues.

Au-delà de la couleur, la largeur des aménagements cyclables est aujourd'hui optimisée. Dès que possible, la place allouée à la voiture en circulation est réduite en supprimant les voies d'affectation pour maintenir des continuités cyclables ou en réduisant les couloirs de circulation au profit de bandes cyclables élargies. Testé à la sortie du covid, à l'exemple de l'avenue Motte à Roubaix, ce principe se généralise aujourd'hui comme dernièrement pour la rue du général De Gaulle à la Madeleine.



Si des bandes voient encore le jour en fonction des opportunités lors de la rénovation des tapis d'enrobés, les projets neufs privilégient la création de pistes cyclables comme ce sera le cas à Lille pour les rues du Molinel, le Bd Carnot ou encore la rue Pierre Mauroy.



Dans le cadre des améliorations du réseau existant, la transformation des bandes en pistes se fait aussi progressivement comme pour le boulevard de la Laine à Wattrelos ou l'avenue de Gaulle à Hem. Ce sera aussi le cas pour le Pont de Tournai à Lille où une piste cyclable bidirectionnelle devrait remplacer prochainement les bandes actuelles.

L'autre élément significatif consiste donc à privilégier les aménagements séparatifs dès que c'est possible même s'il s'agit d'un aménagement provisoire comme pour la rue de Cambrai à Lille.



L'ensemble des aménagements cités lèvent des discontinuités et c'est bien la priorité du schéma : réaliser des itinéraires continus et sécurisés sur l'ensemble du territoire.

Ce principe se comprend à la fois pour les zones urbaines et plus rurales même si, pour ces dernières, au-delà des aménagements classiques de type piste, des aménagements utilisant des chemins agricoles ou des petites routes à très faibles trafic sont également mise en œuvre ou à l'étude. Ainsi une liaison entre la piscine des Weppes à Herlies et le pôle intermodal de Don-Sainghin se dessine en alternant jalonnement sur voie apaisée, et utilisation de chemins de terre rendus cyclable par la pose d'un enrobé. Enfin, en dernier ressort, des chaudières sont réalisées pour affirmer la place du cycliste.

PHOTOS COLONNE DE GAUCHE

Nouvelles bandes à la Madeleine sur la rue du général de Gaulle, réalisées dans le cadre d'un entretien du tapis. La matérialisation a été possible en supprimant les voies de tourne à gauche.

Matérialisation d'un itinéraire cyclable entre Armentières et Houplines sur une voie à très faible trafic

Autre exemple de matérialisation d'un itinéraire voie à très faible trafic sur Villeneuve d'Ascq

Projet de la rue du Molinel. Source : Ville de Lille

PHOTOS COLONNE DE DROITE

Transformation d'une bande en piste par l'ajout d'une bordure sur l'Av du général de Gaulle à Hem

Lille, aménagement provisoire protégé par une borduration pour la rue de Cambrai.



PHOTO CI-CONTRE

SAINGHIN-EN-WEPPES
Chemin des 4 Bonniers, pose d'un enrobé pour les cyclistes et les piétons. Ce tronçon constituera une section de l'itinéraire en construction pour relier la Piscine des Weppes au pôle multimodal de Don-Sainghin. Source : MEL

Budget et volonté politique permettent ainsi aujourd'hui d'offrir des continuités cyclables entre différents pôles générateurs à l'exemple de nombreux projets que nous pourrions prochainement vous présenter.

Si le ratio de linéaire d'infrastructure cyclable par habitant de la MEL était jusqu'ici correct en

comparaison d'autres agglomérations françaises, force était de constater que notre réseau cyclable souffrait de discontinuités importantes. Le principal objet de ce nouveau schéma est de lever ces discontinuités et de travailler prioritairement à leurs résorptions. Cela nécessitera parfois des décisions politiques courageuses pour y réduire la place de la voiture, seule alternative pour donner plus de place aux modes actifs.

Si la MEL affiche aujourd'hui des ambitions fortes, rappelons que le pouvoir de police incombe toujours aux municipalités et qu'elles seules arbitrent sur la place allouée entre les différents modes en circulation et en stationnement !

Michel Anceau
directeur de l'ADAV

SAS VÉLO



Pour un exemple de diversité de sas, voir ma carte de Mons en Baroeul

<http://pierreantoine.raux.free.fr/plans/mons/mons.html>

NB : Actuellement la MEL recense l'ensemble des carrefours à feux non encore pourvus de SAS pour les généraliser. Ils seront progressivement uniformisés en rouge comme l'ensemble des nouveaux aménagements cyclables. Pour rappel, cette coloration très appréciée est une initiative de la MEL. Les préconisations de l'État se limitent à un simple recul de la ligne d'effet de feux et à un picto vélo.

Pourquoi les sas vélos sont importants : ils permettent d'être mieux vus au démarrage, phase délicate pour un cycliste, et d'éviter de se retrouver dans l'angle mort d'un automobiliste qui tournerait à droite, ou de se pré-positionner pour tourner à gauche.

En outre, leur coût d'installation est négligeable. Alors pourquoi ne pas les généraliser et les uniformiser ? Cela permettrait une meilleure prise en compte par les automobilistes qui sauraient qu'ils doivent s'arrêter avant le sas, alors que dans la situation actuelle, il y a incompréhension à cause de l'absence à certains feux, ou de la présence de dessins différents.

Pierre-Antoine

CLIN D'ŒIL



Photo prise avenue de Dunkerque à Lomme (mai 2022) : clin d'œil à l'article de Gilles Laurent dans l'HeurOvélo N°100, dernier paragraphe.

Christophe Herlin

CYCLISTES BRILLEZ ...

Le vendredi 18 novembre, les bénévoles de l'antenne amandinoise ADAV restent déterminés malgré l'averse de grêle pour animer le stand installé sur la Grand Place de Saint Amand-les-Eaux dans le cadre de l'opération « Cyclistes brillez ».

L'objectif ? Apporter des conseils aux cyclistes sur l'importance d'un équipement efficace de leur vélo en matière d'éclairage. Un seul mot d'ordre : il faut être visible sur les routes en ville, en campagne quand on se déplace en vélo, en trottinette.

Des kits d'éclairage sont offerts aux cyclos venus vérifier leur équipement. Une centaine de personnes sont passées sur le stand.

Cette opération est une belle occasion de rappeler les fondamentaux, de sensibiliser les cyclistes sur des déplacements en toute sécurité et surtout de « parler » vélos entre sportifs, amateurs, utilisateurs du quotidien ou débutants désireux d'opter pour la pratique du vélo.

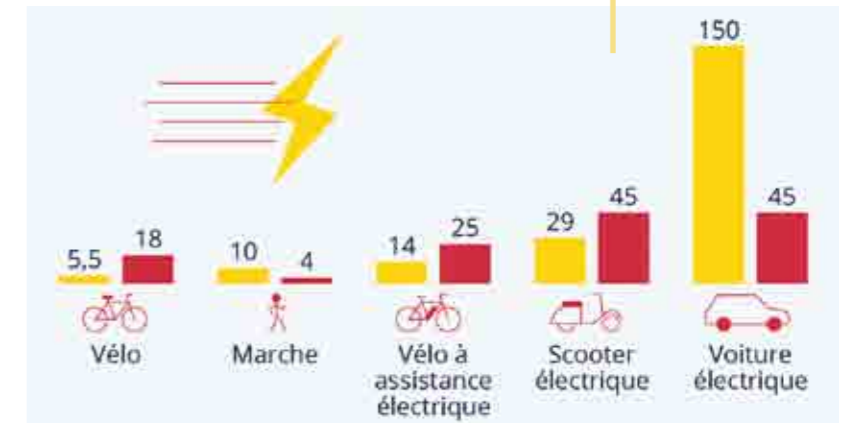
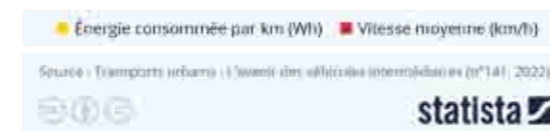
La radio locale RADIO CLUB de Wallers soutient l'action en réalisant une émission spéciale : pas de doute, le vélo devient vedette.

Christophe Desmet



EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE : RIEN NE BAT LE VÉLO

Énergie nécessaire pour parcourir un kilomètre et vitesse moyenne d'une sélection de modes de déplacement.



Bruno Macke

PREMIERS BIVOUACS



J'aurais pu composer un texte sur mon autre vélo (ma « Ferrari » comme j'aime l'appeler car d'une marque italienne très réputée).

Mais je préfère ici évoquer mes premiers bivouacs avec ma tente (à ne pas confondre avec celle qui a un « a », même s'il est tout à fait possible de faire du bivouac avec sa tante et sa tente !).

J'avais déjà pratiqué ce « mode » d'hébergement lors de mes randonnées pédestres en montagne. L'été dernier, je l'ai testé à vélo et dans notre région ! Avant d'évoquer les avantages et mon rapide retour d'expérience, un petit rappel réglementaire sur le bivouac en France :



- Couper (temporairement) le lien avec la civilisation moderne ;
- L'assurance d'interpeller les locaux et d'attirer de la sympathie !

Contrairement à la randonnée pédestre, le surplus d'équipement... et donc de poids se fait moins sentir à vélo (environ 3 kg pour une personne seule avec un peu de nourriture). À vous d'essayer !

Sébastien Picavet

- PHOTO CI-DESSUS**
Première nuit dans la forêt de Compiègne, sans 3/4/5G...
- PHOTO CI-CONTRE**
L'ensemble du matériel, habits et autres occupe une place raisonnable
- C'est autorisé par défaut partout ! (Voilà pour le cas général) ;
 - Sauf dans les endroits classés, protégés ou dans certaines communes qui peuvent disposer d'une législation plus restrictive ;
 - Sauf sur le bord des routes, chemins et mers ;
 - Sauf à proximité des monuments classés ou des points de captage d'eau (quelques centaines de mètres).

Cela laisse finalement largement le choix pour planter sa tente. Dans l'idéal, on choisira un lieu pas trop éloigné d'une source d'eau pour simplifier la logistique (et éviter de transporter quelques litres de précieux liquide avec soi).

La tente étant installée, voyons ses avantages :

- Permet de moduler plus facilement les étapes ;
- Pas de réservation à effectuer en amont ou de risque d'arriver devant un établissement complet ;
- Moins cher qu'un hôtel (même si un investissement initial est nécessaire, il se rentabilise rapidement... c'est pareil lorsque vous achetez un vélo, forte économie à l'usage comparé aux autres modes de transport) ;
- Se sentir en contact avec la nature et vivre avec le soleil ;

PUBLICATION D'UNE FAMILLE LILLOISE : À VÉLO EN FAMILLE JUSQU'EN IRAN



Avec mon mari et mes 2 filles, nous sommes des mordus de voyage à vélo au long cours et nous avons fait plusieurs grands voyages à bicyclette avec toute notre petite tribu et ce fut à chaque fois des expériences très enrichissantes.

Pour le dernier voyage, nous sommes partis de Lille et avons rejoint Shiraz en Iran, soit 10000 kms à vélo pendant un an. Nous n'avons pas pris le chemin le plus court et avons traversé les Pays-Bas, l'Allemagne, la Pologne, la Roumanie, les Balkans, le Grèce, la Turquie, la Géorgie, l'Arménie et enfin l'Iran.

À la suite de ce dernier périple, j'ai écrit un livre, publié par la maison d'édition « Chemin des Crêtes ».

Il ne s'agit ni d'un récit de voyage ni d'un guide pratique mais plutôt d'un ouvrage qui livre des impressions, des émotions et des interrogations sur des régions traversées qui n'apparaissent pas ou peu dans les guides touristiques et des rencontres qui nous ont marquées et à travers lesquelles nous avons souhaité mettre de belles personnes en lumière.

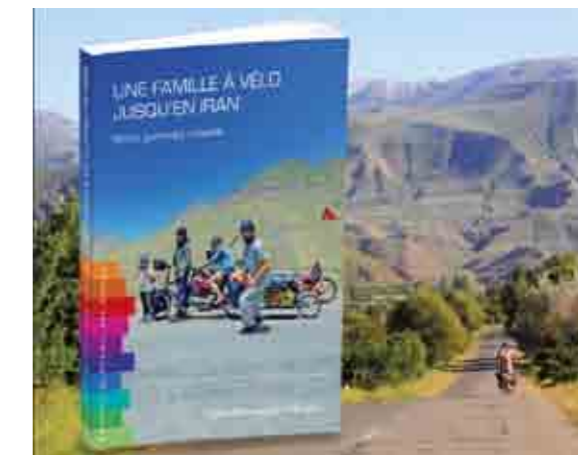
Et répondre aux questions qu'on nous a maintes et maintes fois posées :

Pourquoi voyager à vélo? Quelles sont les joies et les difficultés inhérentes à ce type d'itinérance? Comment préparer un tel périple? Quel budget prévoir? N'est-ce pas dangereux d'entraîner de jeunes enfants dans ces aventures? Quelles leçons

tire-t-on de ces voyages? Des questions pratiques mais aussi des questions plus personnelles.

Et il y a également de jolies photos dans le livre !

*Céline Ohnenstetter,
Lilloise et adhérente de l'ADAV depuis des années*



On peut trouver l'ouvrage dans quelques librairies lilloises (librairie de voyage « Autour du monde », le bateau Livre, le Furet, la FNAC notamment) **et également en ligne** (votre libraire peut le commander même s'il ne se trouve pas en rayon).

LE PRINCIPE DE LA VÉLORUE (« FAHRRADSTRASSE », EN ALLEMAND)

De passage quelques jours à Berlin, je n'ai pas compris tout de suite ce qui faisait le charme tout particulier de cette rue paisible du quartier Prenzlauer Berg : un côté bohème, jeune, international, détendu, avec énormément de terrasses, le long des façades ...



Des voitures sagement garées, très peu qui circulent, à faible allure, ça fait plaisir, peu de bruit et ça rassure.

Alors quoi ? aux extrémités de cette rue, ainsi que quelques autres, la signalisation est parfaitement claire : ceci est une Vélorue !



1. Les usagers prioritaires sont les cyclistes !
2. Ils peuvent rouler côte à côte (de front)
3. Les automobiles sont tolérées (« invitées »)
4. La vitesse maximale autorisée est 30 km/heure (le tempo est donné par le vélo)
5. Le dépassement est autorisé avec une distance minimale de 1,5 mètre



Si les points 1, 2 et 3 donnent clairement la préséance au biclou, les 2 dernières règles devraient vous paraître ben familières : depuis plus d'un an déjà, la Mairie de Lille a décidé de réduire et limiter la vitesse maximale en ville, et a fait poser à l'entrée de tous les grands axes des limitations visuelles au sol pour le rappeler. En avez-vous jamais ressenti les effets bénéfiques ? Moi, pas encore.

De même que le dépassement à distance respectueuse est bien peu courant ; c'est pourquoi il est toujours fortement conseillé de s'équiper d'un écarteur.

Grâce à la présence de l'ADAV auprès des collectivités (merci aux permanents !), le modèle des Chaucidou se déploie. À quand des Vélorues dans tous les quartiers de la MEL ?

Sophie de Kermel, Lille

ARCEAUX VÉLOS



À Saint-Jorioz au centre de ce lotissement possédant également des services, on trouve de multiples dispositifs : des pinces-roues verticaux, des pinces-roues horizontaux, des supports.



Face à la Dent du Chat et à côté du cimetière de Viviers-du-Lac, ces accroches à vélo vertes et symbolisées.



Au sommet du Mont Aigoual, dans les Cévennes, réputé pour ses conditions météo extrêmes et son observatoire, de nombreux cyclistes sportifs et donc des supports sont disponibles, en bois.

Vincent Philipps

LA POLLUTION AÉRIENNE « C'EST PAS BON »

ET SI ON ÉTAYAIT UN PEU NOTRE PROPOS ?

Ça peut paraître bizarre d'aborder le sujet dans le journal d'une association qui milite pour les déplacements actifs, mais inmanquablement la question de la pollution aérienne est la source de questions dans les réunions publiques de promotion de la marche et du vélo en ville. Je vous propose donc d'aborder ce sujet, avec **deux commentaires fondamentaux d'avertissement** :

- 1) Je ne vais détailler que **la pollution extérieure, « de la rue »** puisque nous parlons des déplacements actifs, et pas de la **pollution intérieure** qui est un autre problème, tout aussi voire encore plus important ! mais hors sujet ...
- 2) Certes le niveau de pollution extérieure est au-dessus des seuils maximaux acceptables pour la santé de l'OMS, dans tous les Hauts de France même dans les coins les plus reculés... cependant **le gain pour la santé d'une activité physique de déplacement actif au quotidien reste indéniable pour les experts**. En revanche, préparer un triathlon lors d'un pic de pollution n'est pas vraiment une bonne idée...

Dans le même esprit, je vous rappelle que les cyclistes ou les piétons sont moins exposés à la pollution aérienne que les automobilistes ou les usagers des bus (concentration des polluants par l'effet habitacle), voire que les usagers du métro (microparticules dues au système de freinage).

Aussi, qu'il est possible de diminuer son exposition aux polluants en adaptant autant que faire se peut son trajet, en évitant les axes très fréquentés par les voitures, camion et bus, qui dépassent régulièrement les valeurs limites de pollution aérienne surtout s'ils sont longés par des bâtiments hauts (effet canyon). **Les prévisions d'ATMO peuvent vous aider** à prendre la décision d'éviter les gros axes de circulation les jours de pic de pollution (atmo-hdf.fr).

CELA DIT, ON PEUT Y ALLER

Définir très exactement l'impact de la pollution aérienne extérieure sur l'être humain pose de

gros problèmes méthodologiques : nous ne sommes pas des rats de laboratoire, on ne peut pas mettre deux frères jumeaux chacun dans un lieu avec des niveaux de pollution différents et maîtrisés pour repasser dix ans après et comparer les dégâts...

Les études se font donc dans la vraie vie avec **de nombreux pièges dans l'interprétation** : par exemple ceux qui vivent dans les endroits les plus pollués d'une ville (bord d'autoroute, de voie express, d'usine) sont généralement plus pauvres, et quand on est pauvre on est en moins bonne santé pour de nombreuses et différentes raisons... Pour corser le tout, les polluants « volent souvent en escadrille » avec une origine commune et il faut donc faire une analyse complexe pour évaluer l'impact de chacun au même moment et au même lieu...

Tout l'art des chercheurs est donc de déjouer ces pièges (les facteurs confondants) pour ne pas avoir des conclusions fausses (ça s'appelle une étude biaisée). Heureusement, il y a maintenant suffisamment d'équipes dans le monde avec des outils statistiques puissants pour nous fournir des données solides sur la question !

QUELS SONT LES PRINCIPAUX COMPOSANTS DE LA POLLUTION AÉRIENNE EXTÉRIEURE ET LEUR ORIGINE ?

On distingue les polluants primaires et les polluants secondaires, issus de l'interaction des polluants primaires entre eux ou avec leur environnement.

Les particules atmosphériques primaires (PM) :

Elles ne sont pas bien grosses : quelques nanomètres à quelques dizaines de microns. Leurs origines sont nombreuses : érosion des sols (rôle des labours pour la mise en suspension), réactions chimiques (lors de la combustion par exemple), condensation, et aussi origine biologique (champignons, bactéries, pollens).

Pour la santé, on s'intéresse à celles en dessous de 10 microns. On les classe par leur taille car « **plus c'est petit plus c'est méchant** » en pénétrant

plus profondément dans les poumons : **PM 10** = inférieures à 10 microns, **PM 2,5** (ou particules fines) = inférieures à 2,5 microns.

Elles forment un aérosol (particules en suspension). Le chauffage au bois et le moteur diesel en produisent par la combustion qui sont particulièrement toxiques.

On commence à s'intéresser aux plus fines, les PM 0,1 inférieures donc à 0,1 micron, particules ultrafines à gros potentiels de nuisance selon les premières études...

L'ozone (O₃) :

C'est un **polluant secondaire** qui tire son origine de polluants primaires (oxydes d'azote, composants organiques volatils) qui vont, en cas de rayonnement solaire suffisant, en produire en libérant un atome d'oxygène qui va former avec le dioxygène de l'air (O₂) la molécule O₃, à savoir de l'ozone.

C'est pour cela que les alertes à l'ozone, c'est quand il fait beau... et qu'on trouve de l'ozone dehors et pas dans les maisons.

Le dioxyde de soufre :

Chapeau bas, Messieurs Dames ! C'est « **Le Polluant Historique** » avec le fameux smog de Londres dans les années 50 et ses milliers de victimes. Il est produit par la combustion des combustibles soufrés (fioul, charbon).

Ce n'est plus trop le problème en France, sauf dans certaines zones industrielles car les émissions ont été diminuées par 10 en 55 ans.

Les oxydes d'azote :

Monoxydes dioxydes d'azote et autres sont issus de la combustion des combustibles fossiles (essence, gazole, fioul...) ou de la biomasse mais aussi de la production d'engrais azotés. C'est le trafic routier le principal émetteur, en particulier les moteurs diesel avec une diminution par le renouvellement du parc automobile. Ces oxydes d'azote sont des précurseurs de l'ozone.

VOUS EN VOULEZ ENCORE ?

Voici les composés organiques volatiles : les **COVNM (composés organiques volatiles non méthaniques)** sont **issus de la combustion ou de l'évaporation** de nombreuses sources : carburants, solvants des peintures et des colles, asphalte mais aussi combustion du bois-énergie dans des petits équipements domestiques (50 % des émissions sont dues au secteur résidentiel-tertiaire). Leur émission a été divisée par trois en 20 ans.

Les métaux lourds :

Le plomb : émis par la combustion des fiouls, du charbon, des carburants pour avions et l'incinération des déchets.

L'arsenic : combustion des fiouls lourds, du charbon, production de verres et de métaux.

Et pour finir les polluants organiques persistants :

On en retiendra les **hydrocarbures polycycliques**, résultats de combustion se réalisant dans de mauvaises conditions : bois et combustibles fossiles du secteur résidentiel notamment, les dioxines (souvenez-vous de Seveso...).

Je vous épargne les autres, pour lesquels le charbon fait quasi toujours partie des coupables. Heureusement depuis 25 ans leur émission a baissé de plus de 40 % pour la plupart... Les deux problèmes principaux sont l'ozone qui remonte (le réchauffement climatique n'y est pas étranger) et les particules ultra-fines qui sont un domaine avec encore peu de données mais des premiers travaux bien inquiétants...

QUEL EST L'IMPACT DE LA POLLUTION AÉRIENNE EXTÉRIEURE SUR NOTRE SANTÉ ?

Cette pollution est responsable de **467 000 morts prématurées par an en Europe** et 2,9 millions de décès par an dans le monde. En France, c'est 48 000 décès prématurés par an (étude « santé publique France »), soit 9 % de la mortalité du pays.

“ Les prévisions d'ATMO peuvent vous aider à prendre la décision d'éviter les gros axes de circulation les jours de pic de pollution.”

> atmo-hdf.fr

Les causes :

La pollution est responsable de **maladies cardiovasculaires** (cœur, cerveau), de **maladies respiratoires** dont le **cancer**, des **diabètes** mais aussi **chez les enfants** d'infections respiratoires, de prématurité, d'une atteinte du **développement neurologique**.

Les mécanismes de ces atteintes sont bien sûr multiples pour aboutir à une atteinte des artères, de l'épithélium respiratoire (la « membrane qui tapisse le fond des poumons pour respirer »), du parenchyme pulmonaire (la « chair qui constitue les poumons »).

Allez, on y va pour les explications, au niveau des cellules de notre corps, avec le microscope : **par la pollution aérienne les poumons sont victimes d'un stress oxydatif** qui provoque la production de cytokines, substances qui font communiquer les cellules entre elles en favorisant **l'inflammation des tissus**. L'inflammation, ça sert à éliminer ce qui est étranger à notre corps (une écharde dans un doigt qui devient alors gros chaud rouge et douloureux). C'est notre défense contre l'ennemi extérieur mais elle a des effets collatéraux : **elle favorise l'infection pour les poumons, elle bouche les artères et augmente le risque de cancer...**

Dans le cas de la pollution aérienne, **cette réponse inflammatoire commence dans les poumons pour diffuser dans le sang** et les vaisseaux sanguins. Cela devient alors toxique pour les artères, pour les veines.

Les **particules fines, quant à elles, passent dans le sang** et y activent des substances qui ont la faculté de **boucher les artères et les veines** (les facteurs pro-thrombotiques) **dans les 15 minutes et sur le long terme**. Ces particules activent aussi une réaction inflammatoire après leur passage dans le sang, l'ensemble abîme les parois des artères, et parfois ça se bouche ; dans le cerveau, c'est l'accident vasculaire cérébral, dans le cœur, c'est l'infarctus myocardique. Quand ce sont les veines qui sont touchées c'est la phlébite profonde voire l'embolie pulmonaire...

L'ozone et les particules fines **favorisent l'hypertension artérielle**, mais les pics de pollutions se soldent aussi par des poussées d'arythmie cardiaque.

La théorie, la physiologie c'est bien gentil mais ça ne sert qu'à comprendre les faits ; donc passons

aux faits eux-même en détaillant quelques gros travaux de recherche sur l'impact de la pollution aérienne extérieure sur la santé des gens.

Commençons par l'ozone :

L'université de Berkeley a travaillé sur un suivi de 448 000 personnes pendant 18 ans, recherchant des corrélations entre la santé et les mesures des pics journaliers d'ozone (66.6 à 208 $\mu\text{microg}/\text{m}^3$) : 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ d'ozone en plus = augmentation du risque de décès d'origine respiratoire de 4% (asthme, infections), ainsi le risque de décès d'origine respiratoire est trois fois plus grand dans les zones les plus exposées que dans les zones les moins exposées.

L'université de Toulouse en 2005 (projet MONICA) a conclu qu'une augmentation de 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ d'ozone se soldait par 5% de plus d'infarctus myocardique avant 65 ans et 15% de plus après 65 ans (pour les personnes sans traitement cardiovasculaire car le traitement heureusement protège de ce sur-risque), le tout dans les 48h suivant l'augmentation.

Comme rien n'est simple, certains pensent que ce résultat pour l'infarctus est surtout dû aux particules fines (la production de l'ozone et des particules fines est commune, ce n'est donc pas évident de faire la part des choses).

La valeur cible pour l'ozone en France est de 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à ne pas dépasser en moyenne glissante sur 8h plus 25j par an ; la moyenne annuelle pour Lille en 2021 est de 45 μg et il y a 6 à 16j de dépassement de 120 μg selon les endroits pour le Nord et de 9 à 13j pour les Hauts de France.

Enchaînons justement avec les particules fines PM 2.5 et PM 10, comme repère voici les chiffres pour les PM 2,5 pour 2021 :

En moyenne 12 microgrammes par m^3 pour les Hauts de France, sensiblement pareil pour Lille (objectif de qualité France : 10 microgrammes, seuil OMS : 5 microgrammes).

Pour les pics : par exemple 24 pics de plus de 40 microgramme pour la station de Fives ; elles sont toxiques à la fois pour le cœur, les vaisseaux et les poumons (dont les cancers). La Harvard school of

public health s'est intéressée aux modifications de l'état de santé selon la diminution de l'exposition aux particules fines pendant les années 80 et 90 pour 217 districts américains : l'amélioration du gain d'espérance de vie est de 2,72 ans grâce à la diminution moyenne de 6,52 microgramme/ m^3 de PM 2.5.

La réduction de 10 microgrammes de PM 2,5 est associée à une augmentation de 0,95 ans d'espérance de vie pour les zones les moins polluées et de 0,57 ans pour les zones les plus polluées.

Une étude précédente de la même équipe avait conclu qu'une augmentation de 10 microgrammes de PM 2.5 se soldait par une augmentation de la mortalité de 13% ...

Enfin, d'autres études ont conclu qu'une augmentation de 10 microgrammes était responsable d'une diminution de l'espérance de vie de 1,11 ans (Hollande) 1,37 (Finlande), 0,8 an (Canada).

Continuons par les oxydes d'azote (monoxyde NO et dioxyde d'azote NO₂) :

Cesont de puissants irritants respiratoires, responsables d'une atteinte des tissus pulmonaires et partant d'un excès de mortalité respiratoire.

Puis le dioxyde de soufre (SO₂)

...qui est aussi un irritant respiratoire responsable d'une exacerbation des maladies respiratoires chroniques.

Et je vous propose de finir par des données globales de l'impact de la pollution aérienne sur la santé des enfants :

Il s'agit d'une étude de suivi des enfants en Californie du Sud parue en 2015 dans le New England Journal of Medicine. Elle duré 17 ans et permis d'évaluer le bénéfice d'une diminution de 40% de la pollution aérienne (PM 10, PM 2.5, dioxyde d'azote).

La fonction respiratoire des enfants s'est très nettement améliorée puisque le pourcentage de volume expiratoire forcé pathologique est passé de 7,9 à 3,6% parmi les enfants de quinze ans (grâce à une meilleure croissance pulmonaire), et les auteurs de conclure : « un air plus pur = des

poumons plus grands ». Des poumons plus grands, ça compte vraiment ? Et oui, car des fonctions pulmonaires réduites, cela donne des pathologies pulmonaires et cardiovasculaires chroniques ...

Il est aussi intéressant de constater que la même équipe avait déjà mesuré les modifications des capacités respiratoires des enfants en cas de déménagement : si l'exposition à la pollution aérienne extérieure diminue pour l'enfant, la fonction respiratoire s'améliore, l'atteinte respiratoire est donc réversible !

ET LE COVID DANS TOUT ÇA ? C'EST LA CERISE SUR LE GÂTEAU !

L'association pollution aérienne + infection au SARS COV 2 est redoutable, probablement parce que **les mécanismes de toxicité sont assez proches**. Une étude a conclu que **la pollution aérienne était responsable de 15% des décès lors d'une infection par le COVID**.

EN CONCLUSION

L'impact de la pollution aérienne extérieure sur notre santé est important, multiple, parfaitement démontré ; il est secondaire à de nombreux facteurs.

Ce qui est bien, c'est que cette pollution a nettement diminué globalement sauf pour l'ozone qui remonte et avec la crainte sur les particules ultrafines, avec la réserve que pour pas mal de polluants nous avons atteint une phase de plateau des concentrations avec donc des difficultés pour améliorer encore la qualité de notre air, et le problème c'est qu'il n'y a pas de seuil : moins on est exposé à la pollution aérienne mieux on se porte !

Pour info, la région des Hauts de France n'est pas trop mauvaise pour les seuils nationaux de pollution à ne pas dépasser, mais pour les seuils de l'OMS (fixés par des scientifiques et pas par des politiques...) ce n'est malheureusement pas le cas !

Cependant, comme je l'ai expliqué en préambule la pratique de la marche et du vélo pour se déplacer en ville reste bénéfique en dépit de cette pollution. •

Pascal Coquerelle
Médecin Hospitalier, Centre Hospitalier de
Béthune - Centre Hospitalier de Lens

« un air plus pur
=
des poumons plus
grands »

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
Bruille-lez-Marchiennes
03 27 90 61 88

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

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

Cycles Lecolier
-5% -10%
2 rue de la source - Hallennes lez
haubourdin - 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

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

Les vélos Watt
Remise
17 boulevard de Belfort Lille
www.lesveloswatt.com
> code PROMOADAV

Giant Englos
-5% -10%
5 All. du Progrès, 59320 Englos
contact@giant-englos.fr
> Remise de 5% sur les vélos
et 15% sur les accessoires

Reine et Biclou
-5% -10%
49 rue de Mons - Valenciennes
contact@reineetbiclou.fr
www@reineetbiclou.fr

DANS LE PAS-DE-CALAIS

Cycles Gérard-Ricouart
-5%
145 rue Montluc
Ardres - 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 Fla-
ment / 32 Rt de Béthune
Lens - 03 21 75 04 05
> Accès aux outils de l'atelier
réservé aux adhérents.

**RÉDUCTIONS SUR L'ACHAT DE
PIÈCES, ACCESSOIRES ET/OU VÉLOS
(hors promotions et sur présentation
de la carte d'adhérent de l'année
en cours. demandez au magasin
le matériel concerné).**

SIGLES & INITIALES

DE L'ADAV Y ÉTAIT

AAP : Appel à projets
ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ADMA : Académie des Mobilités Actives
AUD : Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
APES : Acteurs pour une économie solidaire
APPA : Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique
BE(T) : Bureau d'études (techniques)
CA : Communauté d'agglomération
CAD : Communauté d'agglomération du Douaisis
CA2BM : Communauté d'agglomération des deux baies en Montreuillois
CALL : Communauté d'agglomération de Lens-Liévin
CAPH : Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut
CAPSO : Communauté d'Agglomération du Pays de St Omer
CC : Communauté de communes
CCUC : Conseil citoyen de l'urgence climatique
CD : Conseil départemental
CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CL : Correspondants Locaux
CLPC : Cédez le passage cycliste
CLSPR : Commission locale du site patrimonial remarquable
Cotech/Copil : Comité technique/ de pilotage
CR : Conseil Régional
CTM : Centre Technique Municipal
CU : Communauté urbaine
CVCB : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (chaucidou)
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DGST : Directeur Général des Services Techniques
DSC : Double-Sens Cyclable
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ESJ : Ecole Supérieure de Journalisme
ESS : Economie sociale et solidaire
EV : EuroVelo (véloroute européenne)
FUB : Fédération des Usagers de la Bicyclette
GT(V) : Groupe de travail (Vélo)
HDFM : Hauts-de-France Mobilités
MDADT : Maison du Département Aménagement et Développement Territorial
MEL : Métropole Européenne de Lille
PETR : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
PDES : Plan de Déplacements Établissement Scolaire
PDM : Plan de Mobilité
PM : Police Municipale
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
PMS : Plan de Mobilité Simplifié
PN : Point nœud
RD : Route Départementale
RDA : Rue de l'Avenir
REV : Réseau Express Vélo
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SD(C) : Schéma Directeur (Cyclable)
SDIT : Schéma Directeur de Infrastructures de Transports
SPL : Société Publique Locale
SRAV : Savoir Rouler à Vélo
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.
URCPIE : Union Régionale des Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement.
UTML/RV/TA : Unité territoriale Marcq-La-Bassée / Roubaix Villeneuve d'Ascq / Tourcoing Armentières
VP : Vice-Président
(V)WV : (Véloroute) Voie verte
ZFE : Zone à faibles émissions

Initiales des représentants de l'Adav concernés

ABo : Aurélie Bouteiller ; **AF** : Anthony Fagot ; **AG** : Amandine Gabriels ; **AGH** : Armel Ghesquière ; **AdL** : Aurore de Lacheisserie ; **AN** : André Nogues ; **AP** : Alexandre Pottiez ; **BG** : Bernard Guzniczak ; **BeG** : Bernard Gequière ; **BeH** : Bénédicte Holliet ; **BP** : Bertrand Péro ; **CAL** : Claude-Arnaud Lepoutre ; **CL** : Claire Lepoutre ; **CB** : Christophe Brethenoux ; **Cbd** : Cécile Bigotte - Descamps ; **CC** : Charly Chauveau ; **CD** : Clémence Debit ; **CDe** : Christophe Desmet ; **CF** : Christophe Février ; **CH** : Christophe Herlin ; **CG** : Carine Germaneau ; **CGe** : Christine Gequière ; **CGue** : Célia Guérineaud ; **CGu** : Cécile Guillaume ; **CL** : Claire Lepoutre ; **CM** : Christophe Magnier ; **Cmo** : Charlotte Montmasson ; **CV** : Claudine Van Nieuwenhove ; **DDo** : Daniel Dourlens ; **DDx** : Dominique Delcroix ; **DH** : David Hottin ; **DL** : Denis Lefebvre ; **DM** : Didier Mauroid ; **DR** : Didier Robin ; **DaL** : Danielle Lohou ; **EL** : Eric Liberelle ; **EI** : Elise loos ; **EP** : Etienne Pic ; **FB** : Francis Bonnavé ; **FC** : François Façon ; **FD** : Frédéric Devred ; **FF** : François Façon ; **FG** : Françoise Gontiniaux ; **FH** : Francis Halloo ; **FL** : François Loiseau ; **FM** : François Mulet ; **GB** : Guillaume Blondeel ; **JMCi** : Jean-Marc Cizeron ; **JML** : Jean-Michel Lenglet ; **JN** : Joan Neuville ; **JP** : Judicaël Potonnet ; **JPC** : Jean-Philippe Cassar ; **JPV** : Jean-Pierre Verhille ; **JPr** : Joel Prunier ; **JV** : Julien Vitse ; **KP** : Khalil Patel ; **LB** : Loic Bahu ; **LD** : Lucie Daubelcour ; **LG** : Lucas Guy ; **LS** : Lucie Spileers ; **MA** : Michel Anceau ; **MDe** : Martine Deldique ; **MD** : Michel Demasure ; **Mdu** : Maggy Dufour ; **MH** : Michel Henry ; **MHe** : Marc Hespel ; **MP** : Maxime Plard ; **MS** : Madeleine Saur ; **MV** : Mathias Vadot ; **ND** : Nicolas Dhondt ; **NL** : Nicolas Lecomte ; **OC** : Olivier Cohen ; **PB** : Pauline Brethenoux ; **PBa** : Philippe Baudrin ; **PC** : Pascal Coquerelle ; **PL** : Pascal Leclercq ; **PM** : Pierre Meurisse ; **PMP** : Pierre-Marie Pierrard ; **PT** : Pierre Tittlein ; **PTo** : Philippe Tostain ; **RD** : Romain Dahaut ; **RH** : Raphaël Honorez ; **RMa** : Rémi Manier ; **RT** : Rémi Tyłski ; **SD** : Stéphane Dubrunfaut ; **SG** : Said Guebli ; **SM** : Serge Menus ; **SR** : Sébastien Rillet ; **SS** : Samuel Schepens ; **UT** : Ursula Timmermans ; **VF** : Véronique Fafeur ; **YF** : Yves Fasquelle ; **YP** : Yannick Paillard ; **ZA** : Zohra Abdi.

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



- J'adhère à Droit au vélo et recevrai le journal l'Heurovélo et ma carte d'adhérent-e pour l'année civile 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 :



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.

19 et 20 octobre. Lyon. Rencontres nationales de l'écomobilité scolaire Mobiscol, organisées par Vivacités Ile-de-France et le Club des Villes et Territoires cyclables et marchables. JP, RH.

20 octobre. Roost-Warendin - CAD Réunion PDES. Comité de pilotage de lancement de l'étude d'élaboration des PDES des établissements pilotes de la CAD. Présentation de la méthodologie de travail. Présentation du planning. MA.

25 octobre. Webinaire sur les aides vélo pour promouvoir le vélo auprès des salariés. Organisé par le Réseau Alliances et le collectif vélo en Hauts-de-France. Le Crem y a présenté les aides à l'achat de vélos nationales et locales pour les particuliers. JP.

3 novembre. Montcornet. Remise du label «Rue aux enfants, rue pour tous» au nom du collectif régional lors de la première rue aux enfants organisée par la Ville de Montcornet dans l'Aisne. JP.

7 novembre. Rencontre à l'initiative de Récréations Urbaines avec d'autres associations du quartier Lille-Fives (Les Potes en Ciel, l'Ecole et son quartier) pour travailler sur un projet commun autour de la thématique de la ville accessible aux enfants. JP.

8 novembre. Conseil Régional. Participation à un groupe de travail sur la mise à jour du volet «mobilité» du SRADDET, document de planification qui, à l'échelle régionale, précise la stratégie, les objectifs et les règles fixés par la Région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire. JP, RH.

17 novembre. Visio. Rencontre des coordinateurs de bassins de mobilité recrutés par le Conseil Régional pour présenter les ressources du Crem qui peuvent leur être utiles (cartographies d'initiatives, fiches bonnes pratiques, ...). Des rendez-vous en bilatéral seront ensuite organisés avec chaque coordinateur de bassin. JP.

21 novembre. Visio. Echanges avec Vivacités Ile de France qui a le projet d'organiser un challenge de la mobilité scolaire en région parisienne. JP, RH.

21 novembre. Présentation de la démarche et de la mission PDES au conseil municipal d'Houplines. RH.

22 novembre. Séminaire PDES en présence des collègues de la 3ème phase de déploiement des PDES (dans les bassins d'éducation de l'agglomération lilloise, de l'Audomarois-Calais et de Boulogne Montreuil). Avec la présence des partenaires de la mission : DREAL, ADEME, Académie de Lille, département du Nord et d'autres partenaires territoriaux comme la MEL. RH, MA, JP.

24 novembre. Comité de pilotage du Crem avec les partenaires financiers pour définir le programme d'activités 2023. JP, MA, RH.

25 novembre. Première réunion avec la commune d'Armentières et la MEL en vue de créer un Plan de déplacement inter-établissement des établissements scolaires. RH.

28 novembre. Arras. Animation d'une journée d'échanges à l'attention de l'URCPIE. L'objectif était de travailler collectivement à une offre d'animation sur le sujet de la mobilité à proposer aux lycées suite à une demande du Conseil Régional. AG, JP, RH.

29 novembre. 1^{ère} formation PDES en présence des collègues de la 3ème phase de déploiement des PDES (dans les bassins d'éducation de l'agglomération lilloise, de l'Audomarois-Calais et de Boulogne Montreuil). Avec l'intervention des départements du Nord et du Pas-de-Calais. RH, AG, JP.

30 novembre. Formation PDES à destination de personnes pouvant animer une démarche PDES sur un territoire du Nord ou du Pas-de-Calais, 20 personnes formées. RH.

30 novembre. Animation d'un Comité de Validation des 5 candidatures à l'accompagnement de projets de «Rue aux enfants» à Wattignies (qui a depuis retiré sa candidature), Ostricourt, Abbeville, Douai et Roubaix. JP.

1 décembre. Visio Rencontre avec l'Agence MOBILESEM de Charleroi Métropole qui souhaite une collaboration transfrontalière sur différentes actions liées à l'écomobilité sur le périmètre de l'Avesnois. DDx, JP, MA, RH.

1 décembre. Université de Lille. Colloque sur la qualité de l'Air aux abords d'écoles organisé par l'APPA. Le Crem est intervenu sur une table-ronde pour évoquer les rues scolaires avec un zoom sur l'expérience de la Ville de Bailleul. JP.

5 décembre. Visio avec l'agglomération du Grand Lyon au sujet du Challenge Ecomobilité des collégiens. RH.

7 décembre. MRES. Participation au Forum Régional des Outils pour la Transition. JP.

8 décembre. Ecole de Beaudignies. Remise de prix dans le cadre du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

14 décembre. Réunion d'information en visio au sujet de la deuxième édition du challenge des collègues pour les «territoires ambassadeurs» qui souhaitent appuyer la démarche sur leurs territoires. RH.

ADAV

1 octobre. Journée des correspondants locaux à Gand. Visite technique des aménagements et de l'apaisement des quartiers. YP, MA, JV, SS, FD, RMa, PMP, CDe, CH, PBa, BG, SD, GB.

6 octobre. Rectorat de Lille. Participation à un Copil sur le déploiement du Savoir Rouler à Vélo sur le Nord. AG.

7 novembre. Ilévia. Echanges sur le bilan des actions réalisées au mois de juin auprès des conducteurs de bus et voir quelles suites donner. AG, MA, CD.

19 novembre. Réunion de la commission vélotourisme de l'ADAV. MV, VF.

23 novembre. Rencontre avec la Recyclerie sportive de Roubaix qui a un projet de vélo-école. AG.

26 novembre. Arras. Journée des correspondants locaux ADAV. MA, CG, SS, CD.

1 décembre. Présentation par l'association MOBILESEM de Charleroi de son projet transfrontalier pour favoriser la mobilité. L'ADAV est sollicité pour participer à la démarche. MA, JP, DDx.

7 décembre. Visio. Echanges avec une étudiante en design industriel au sujet d'un projet portant sur les enfants et leur pratique du vélo. AG.

FUB

6 septembre. Paris, participation de l'ADAV, avec une centaine d'acteurs du monde du vélo, au séminaire de travail sur la constitution d'une filière vélo qui regrouperait les acteurs économiques et sociaux en France. MA.

8 septembre. Rencontre avec la FUB : partage d'expériences, projets respectifs, présentation du fonctionnement de l'ADAV, présentation des différents projets nationaux portés par la FUB. Le travail à l'échelle de plusieurs départements avec des antennes reste une spécificité de l'ADAV, tout comme son travail de concertation formalisé dans le cadre de conventions de partenariat avec de multiples collectivités. Ce modèle intéresse particulièrement la FUB. MA, SS, JP, RH, YP.

18 octobre. Webinaire sur l'accueil des personnes en situation de handicap au sein des vélo-écoles du réseau de la FUB. AG.

2 novembre. MRES. Echange avec un représentant de la FUB afin de présenter les retours d'expériences locaux suite au programme Alveole. JV, AG.

17 novembre. Webinaire organisé par la FUB à destination des opérateurs du programme SRAV. JP.

14 décembre. Point sur les collectifs régionaux et les attentes de l'ADAV par rapport à la FUB. MA, YP.

CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

10 novembre. Paris. Participation à la journée d'étude sur la cohabitation piétons/cyclistes. MA.

VÉLO & TERRITOIRES

5 - 7 octobre. Bourges. 26^{ème} Rencontres de Vélo & Territoires. JV, MA, MV, SS, RH, PTO.

RUE DE L'AVENIR

18 novembre. Paris. Séminaire de Rue de l'Avenir pour définir ses priorités d'actions dans les années à venir. JP.

DIVERS

13 octobre. Webinaire CEREMA «Plans piétons : vers des villes plus marchables». MV.

20 octobre. Webinaire CEREMA «Comment développer les mobilités en zones peu denses». SS, MV

2 novembre. MRES. Echange avec un étudiant de l'ESJ pour un reportage sur la pratique vélo à Lille. JV.

22 novembre. ULCO Calais. Remise en selle auprès de salariés et étudiant de l'université. JV.

24 novembre. Webinaire Vélo & Territoires : «Comptages de vélos - Standard et réutilisation des données de comptages». MV.

29 novembre. Visio. CEREMA - Tramway et aménagements cyclables : vers de nouveaux référentiels. JV, MV.

6 et 13 décembre. Formation ADMA. «Média et rendez-vous décideurs». SS.



L'association Droit au Vélo -ADAV- met en avant l'importance de bien prendre sa place sur la route lorsqu'on est cycliste au quotidien. Cette vidéo, tournée avec des bénévoles de l'association permet de faire passer ce message.

→ <https://droitauvelo.org/Prendre-sa-place-a-velo>

N'hésitez pas à diffuser autour de vous !



Manuel pratique édité par la MEL qui permet de sensibiliser les élèves des auto-écoles au partage de l'espace public avec piétons et cyclistes.

La version numérique est disponible ici :

→ www.calameo.com/mel-metropole-europeenne-de-lille/read/0051171373f09b3c746fc

INFOS

Pour ses activités, l'association recherche souvent des bénévoles !
N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez devenir bénévole à l'ADAV !

www.droitauevelo.org/Appel-a-benevolat

Les ateliers vélo dans la région :

Arras
Saint-Laurent-Blangy
Béthune avec *Cyclocampus* et *Répar'tin Vélo*
Calais avec *Opale Vélo Service*
Douai avec *Droit d'velo*
Dunkerque
Lille et Villeneuve d'Ascq avec *Les Jantes du Nord*
Saint-Omer : ateliers vélo les 1^{ers} et 3^{èmes} mercredis de chaque mois, de 17h30 à 19h30. Adresse : 8 place du 11 novembre, St Omer.
Valenciennes avec *La maison du vélo*
Et bien plus d'ateliers à retrouver sur droitauevelo.org rubrique « services - ateliers en région » !
Horaires et jours d'ouvertures sur droitauevelo.org

Derniers vendredis du mois à 18h à Dunkerque et à 19h à Lille :

Masse critique du collectif Véloration

Journal détaillé
l'heurovélo

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@droitauevelo.org - www.droitauevelo.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
Coordination : Amandine Gabriels
Rédacteur en chef : Yannick Paillard
Maquette : Noémie Ciofalo
Illustration : couverture de Laurent Libessart
Relecteurs : Amandine Gabriels, Olivier Dutel, Vincent Philipps, Sébastien Torro-Tokodi.

Ont contribué à ce numéro : Alexandra, Bernard Esnault, Céline Ohnenstetter, Christophe Desmet, Christophe Herlin, Didier Calonne, Françoise Richard, Michel Anceau, Pascal Coquerelle, Pierre-Antoine, Rémi Laidebeur, Sébastien Picavet, Sophie de Kermel, 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 : 2 200 exemplaires.

Accueil aux heures de travail des salariés ;
pour être sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons
de nous contacter avant de vous déplacer. Permanences et marquage
des vélos contre le vol tous les mercredis de 15 h à 18 h.



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

L'ÉCO-MOBILITÉ DES COLLÈGES

Pour en savoir plus sur cette 2^{ème} édition, vous retrouverez toutes les informations sur le site du Crem : www.ecomobilité.org/Challenge-de-l-ecomobilité-des-collèges-2ème-edition-2023

Animé par :

NOS PARTENAIRES

