

06, 15, 16, 22, 35, 47, 08 ET 07.

C'EST QUOI ?
LES CHIFFRES DU LOTO ?
TES CODES NETFLIX ?
UN NUMÉRO SURTAXÉ
À APPELER SI ON SE PERD ?
PARCE QUE JE N'AI PAS
PRIS MON TÉLÉPHONE.

HA HA ! NON.
CE SONT LES POINTS-NOEUDS
DE LA VÉLO-ROUTE QU'ON VA
SUIVRE POUR LA BALADE.
ON NE SE PERDRA PAS .



DOSSIER /
LA MOBILITÉ
DES JEUNES

ACTUS
VOYAGER À VÉLO

SOMMAIRE



DOSSIER - LA MOBILITÉ DES JEUNES / 4-8

Challenge de l'éco-mobilité des collèves

Les « Nouvelles Micro Mobilités Sédentarisées » VS cyclistes et piétons.

VOYAGER À VÉLO / 9-11

Conseils d'un (vieux) briscard

Une nouvelle fiche pour promouvoir la Véloroutes des Flandres : V364

Du nouveau dans les points-nœuds !

TÉMOIGNAGES / 12-16

Association Vélo APROVEL

Bravo Houchin

Copropriétaires, convertir un local à débarras en abri vélos : un parcours semé d'embûches !

Des p'tits trous, des p'tits trous, encore des p'tits trous ...

DIVERS / 16-24

Tilt Mobilités Actives devient aktivmobiliti

Photos d'Arceaux

Automobilistes pied à terre

Convergence du 28 mai

Forum du développement durable à Saint Amand les eaux

Le 21 juin 2023 : Inauguration du garage à vélos à la gare de Saint Amand les Eaux

Opération Mai à Vélo ...

Vélo mimosa

Augmentation en 2022 de l'accidentologie à vélo ...

Contribution de l'ADAV à l'enquête publique de la MEL sur son plan de mobilité

Juré populaire par Causette

Nouveau : Bobbie cargo !

L'ADAV Y ÉTAIT / 25-31

Dans les antennes

Dans les institutions

INFOS / 32

ÉDITO

2 milliards sur 4 ans (soit 500 millions par an), c'est le montant du Fonds vélo annoncé par le gouvernement au mois de mai dernier. Ce montant, sans précédent, permettra certes de booster la construction ou la modernisation d'aménagements cyclables et il faut saluer cet effort mais ce ne sera pas suffisant pour répondre aux besoins et pour rattraper le retard pris en France par rapport à certains de ses voisins.

Espérons que ce fonds sera multiplié par 2 ou par 3 dans les prochaines années (pour ordre d'idée 500 millions c'est le coût du projet de 50 km d'autoroute entre Castres et Toulouse... pour gagner 15 min de trajet).

En face de cet effort budgétaire on peut également regretter des mesures qui n'encouragent pas la pratique du vélo telles que : le permis à 17 ans, la « tolérance » des petits excès de vitesse (alors qu'ils sont si dangereux pour les piétons et les cyclistes), ou encore le report sine die de la mise en service des radars urbains.

En résumé, la France ne va pas devenir un pays cyclable très rapidement et nos associations devront encore se battre sur tous les territoires.

Un axe de travail pour développer plus rapidement le réseau cyclable en France serait d'utiliser le réseau routier existant et d'en réserver une partie aux seuls riverains, cyclistes et agriculteurs (d'autres le font !). Quelques chiffres ; en France on a 16,3 km de route pour 1 000 habitants, avec une largeur moyenne de routes de 6 mètres, cela représente près de 100 m² par habitant, certainement plus qu'à votre domicile ! Ainsi, quand deux routes sont en parallèle il suffirait parfois d'utiliser deux panneaux « sens interdit sauf riverains, cyclistes et agriculteurs » sur la moins large des deux.

Pour terminer, on peut saluer les efforts réalisés par les collectivités et établissements publics locaux pour développer une politique cyclable, certes souvent encore un peu timides, mais qui étaient encore inexistantes il y a quelques années. Avec une quarantaine de conventions l'ADAV est associée à de nombreux projets et fait tout ce qu'elle peut pour qu'ils soient au maximum conformes aux besoins des cyclistes et respectueux des piétons. Ce n'est pas toujours facile, comme dernièrement une petite commune qui voulait faire transformer la partie de piste cyclable sur son territoire en simple bande cyclable au mépris de la sécurité des cyclistes.

Il y a encore du boulot mais plus nous serons nombreux plus nous serons écoutés !

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

DOSSIER

CHALLENGE DE L'ÉCO-MOBILITÉ DES COLLÈGES



Remise de prix collège de Roost-Warendin juillet 2022



Action forte de la mission de déploiement des PDES¹ (plans de déplacement des établissements scolaires), le Challenge de l'écomobilité² des collèges vise à promouvoir l'ensemble des moyens de transports doux et actifs pour effectuer le trajet domicile-collège. Les élèves et le personnel des collèges peuvent participer à ce challenge entre les établissements et entre les classes d'un même établissement.

UN OUTIL D'ANIMATION FACILE À METTRE EN PLACE POUR LES COLLÈGES

Cet outil d'animation clé en main a été conçu pour inciter les collèges à se lancer dans la démarche PDES et ainsi disposer d'une action facile à mettre en place pour le référent (pour rappel la démarche

est obligatoire, cf HeurOvéO n°99 – juillet 2022).

À l'image du Challenge de l'écomobilité scolaire³, les objectifs de cet événement sont multiples. Promouvoir auprès des ados des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour leur trajet domicile-collège, valoriser les bonnes pratiques des collégiens et du personnel en matière de mobilité et enfin évaluer l'efficacité de la démarche PDES au fil des années en récoltant des données sur le changement des habitudes de déplacement.

La diversité des défis (changement de comportement, écomobilité et animations) et des catégories (classes, intercollèges et personnel) permet aux établissements d'animer sur différents fronts la thématique de l'écomobilité et aussi de toucher indirectement les parents !

Des supports de communication ont été créés à cette occasion (ceux-ci sont disponibles sur le site du CREM) : www.ecomobilitate.org/-Challenges

Les élèves et le personnel des collèges peuvent participer à ce challenge inter-établissement et inter-classes au sein du même établissement.

PLUSIEURS DÉFIS SONT À REMPORTEUR

- La classe / le collège / le groupe de personnel la / le plus écomobile (le nombre le plus élevé de personnes selon la catégorie) venu au collège en mode de transport doux ou actif sera désigné comme **le groupe le plus écomobile**.

- La classe / le collège / le groupe de personnel ayant fourni le plus bel effort écomobile (la plus belle progression écomobile) sera désigné comme le groupe ayant fourni **le plus bel effort écomobile**

· Les défis des animations :

- > Catégorie du « challenge vivant » : collège ayant réalisé le plus d'animations sur la semaine du challenge.

- > Catégorie de l'animation la plus originale.

- > Coup de cœur du jury.

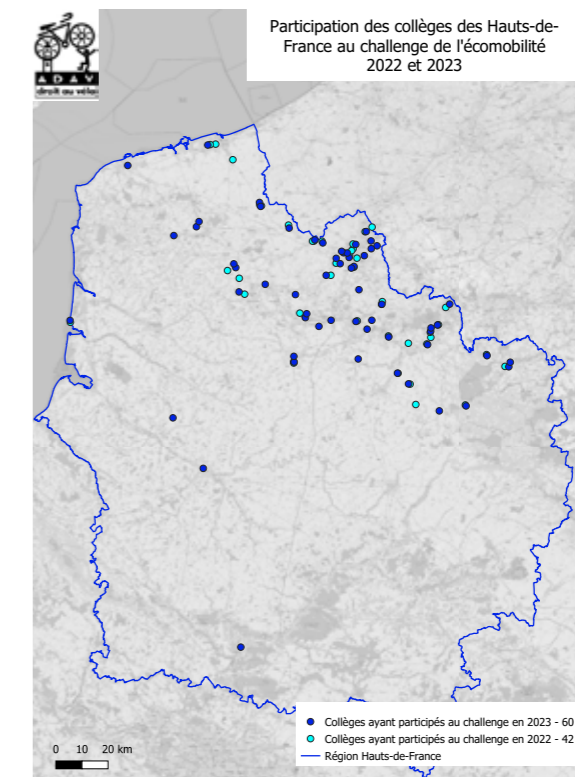
L'organisation de ce challenge s'appuie sur la participation des écodélégués, relais entre les élèves et le référent challenge de l'établissement participant.

La mobilisation de tous les élèves d'une classe et/ou d'un collège lui permet de marquer des points pour remporter le challenge. Avant le lancement du challenge, les écodélégués font un relevé du type de déplacement habituel des élèves pour se rendre au collège. Puis ils indiquent quotidiennement les transports utilisés tout au long de la semaine du challenge. Plus la classe / le collège / le personnel est écomobile et change ses habitudes, plus il remporte de points pour son équipe. Les modes actifs⁴ sont davantage récompensés.



UNE PARTICIPATION EN HAUSSE POUR CETTE DEUXIÈME ÉDITION

La première édition 2022 a été un succès, puisque 46 collèges, 400 classes, plus de 8 500 élèves et 260 membres du personnel des collèges ont participé au challenge. Plus de 100 animations sur le thème de l'écomobilité ont été organisées par les établissements à destination des élèves et du personnel.



Cette année ce sont 60 collèges qui ont participé avec une nouveauté, les collèges du versant picard de notre région peuvent maintenant participer à ce challenge. **10 000 élèves, 450 classes ont participé au challenge et 130 animations** ont été réalisées. 3 collèges ont participé côté picard.

L'année prochaine, le challenge aura lieu de nouveau en mai.

UN CHALLENGE VIVANT !

Concernant les animations, une grande majorité des établissements proposent des animations à leurs élèves et au personnel, en voici quelques exemples :

- **Dons de vélos anciens** à l'association « Initiatives rurales » au collège Jean Zay de Dunkerque, ...

1 - Document stratégique, issu d'un diagnostic partagé, qui propose un panel d'actions dont l'objectif est de limiter le recours à la voiture individuelle pour les trajets domicile-établissement scolaire. Par la suite, un référent PDES discute des actions envisageables avec les acteurs locaux de la mobilité (communes, intercommunalités, associations...)

2 - L'écomobilité désigne le fait de privilégier des modes alternatifs à la voiture individuelle (vélo, marche, transport en commun, covoiturage...) qui ont un faible impact sur l'environnement.

3 - Le Challenge écomobilité scolaire des Hauts-de-France vise à promouvoir l'ensemble des moyens de transports doux pour effectuer le trajet domicile-école. <https://challenge-ecomobilitate-scolaire.fr> Cette année, il aura lieu du 16 au 20 octobre 2023.

4 - modes actifs : moyens de déplacement utilisant l'énergie musculaire (marche, vélo, etc).

5 - Mode de déplacement collectif d'enfants à vélo (vélobus) ou à pied (pédibus) qui sont conduits par des adultes sur un trajet et selon un horaire de passage déterminé.

• Test de vélobus et de pédibus⁵ dans plusieurs collèges comme ceux de Saint-Exupéry à Steenvoorde, Paul Langevin à Avesnes-les-Aubert, Saint Exupéry à Hautmont,

• Sensibilisations pédagogiques sur le thème de l'écomobilité avec des supports comme l'exposition proposée par le CREM ou des supports créés par les élèves eux-mêmes au collège Duplex de Landrecies, au collège Jean Lemaire de Belges de Bavay, au collège Josquin des Prés de Condé-sur-Escaut, etc.

• Découverte du réseau de transports en commun au collège Jean Jaurès de Lens,

• Forum de la sécurité routière au collège Jacques Prévert de Caudry,

• Réalisation d'une maquette « green city » (ville du futur écoresponsable) faite par les ULIS au collège Jean Macé de Bruay-sur-Escaut,

• Actions Contrôle technique des vélos avec la participation d'un partenaire, La Bouée des Jeunes (atelier d'insertion de réparation de vélo) au collège de Roost-Warendin,

• Et bien d'autres (orchestre, théâtre, chorale, manifestations, atelier de réparation vélo, etc.) ! •

PHOTOS COLONNE DE DROITE

1 - Collège Notre Dame de Lourdes Steenvoorde - Atelier de repérage cartographique (itinéraires à emprunter et/ou à améliorer), test de stationnement et pédibus

2 - Atelier de réparation collège Trith Saint Léger

3 - Challenge kilomètres vélo «80km du collège à la mer», collège Saint Joseph à Hellemmes,

4 - Exposition en anglais à Hénin-Beaumont

Partenaires :



En complément : la très très bonne étude «Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens» Ademe 2022

Raphaël HONOREZ
Chargé de mission PDES – Crem

Pour aller plus loin, un dossier sur l'écomobilité scolaire :

<https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/dossier-du-club---ecomobilite-scolaire1.pdf?version=62f2be2a>



LES «NOUVELLES MICRO MOBILITÉS SÉDENTARISÉES» VS CYCLISTES ET PIÉTONS.

25 ans de trajets quotidiens en transport en commun et quelques outils en sociologie m'incitent à vous proposer quelques analyses sur ce que j'appelle les NMMS (nouvelles micro mobilités sédentarisées). Le néologisme est barbare, il évoque une injonction paradoxale, un luxe, un caprice ultime des temps modernes ; se déplacer plus facilement sur de très courtes distances sans brûler de calories.

Les NMMS sont des bombes sanitaires pour les collégiens et les lycéens. Et pourtant, la gratuité des transports¹ est aujourd'hui nécessaire et légitime car c'est « le sens de l'histoire », tout comme la place de la voiture qui recule dans des aménagements urbains des hyper-centres. Nous le savions déjà mais c'est encore pire à cause de l'effet rebond². Si la voiture est encore trop souvent utilisée de manière déraisonnable, un trajet sur quatre est fait pour moins de 1 km... Ce type de mauvaise pratique tend à se multiplier avec les nouvelles offres urbaines de transports.

COURT TRAJET EN BUS

Au sein de la MEL, la gratuité des transports¹ a incité les collégiens et les lycéens à multiplier de courts trajets intra-muros. Certains d'entre eux évoquent dans le désordre «...la météo, le fait d'être en retard, l'envie de retrouver les copines et les copains ou tout simplement la flemme...».

LA TROTTINETTE

900 000 trottinettes vendues par an et le nombre d'unités a augmenté de 800 % en quatre ans (Figaro 04.22). Des métaux rares et de l'électricité sont gâchés par ce gadget qui irrigue une partie des urgences pour les nouvelles fractures. Encore une NMMS ... avec un portable à 800€ et une trottinette à 500€, ce sont parfois les mêmes consommateurs qui jugent qu'un vélo à assistance électrique c'est « hors de prix ! »

L'AMI

Pour les classes bourgeoises, l'achat de la voiture AMI (par Citroën) est un nouvel outil de démonstration de richesse. Elles pullulent à proximité des lycées et facultés huppées. Cette



NMMS, vient une nouvelle fois grignoter des courts trajets qui se faisaient à pied, plus rarement en scooter ou dans un moindre registre à vélo. C'est un marqueur social ostentatoire mais ce groupe social aura plus souvent les codes, les réponses et le capital culturel (dans sa forme incorporée) pour contrebalancer l'effet néfaste de cet usage superficiel.

Ces trois nouvelles pratiques, très différentes et protéiformes, ont un point commun ; elles évoquent une société de la surconsommation, de la paresse « technologisée » et de la sédentarité « ancrée dans un habitus inter-classe ».

Ces NMMS accentuent un phénomène grave qui a explosé avec la COVID 19, à savoir le surpoids chez les jeunes.

Avec le dispositif EPODE³ des équipes pluri-disciplinaires - auxquelles j'appartenais - réalisèrent un énorme travail pour tenter de ralentir l'épidémie d'obésité. La sédentarité était au cœur des débats. Durant les ateliers, les médecins et nutritionnistes firent des pieds et des mains pour que les élèves prennent la simple habitude quotidienne de descendre deux arrêts avant le lieu de destination finale pour les forcer à marcher régulièrement. Après 10 ans d'effort, 9 % de surpoids en moins chez les 12- 18 ans.

En quelques mois, les NMMS ont pulvérisé ce travail pédagogique. C'est un énorme retour en arrière. Certes le surpoids n'est pas l'obésité, mais la prévalence de l'obésité augmente à un rythme très rapide : multiplication par sept ces dernières années. La région des Hauts-de-France est la pire élève.

CONSEILS D'UN (VIEUX) BRISCARD

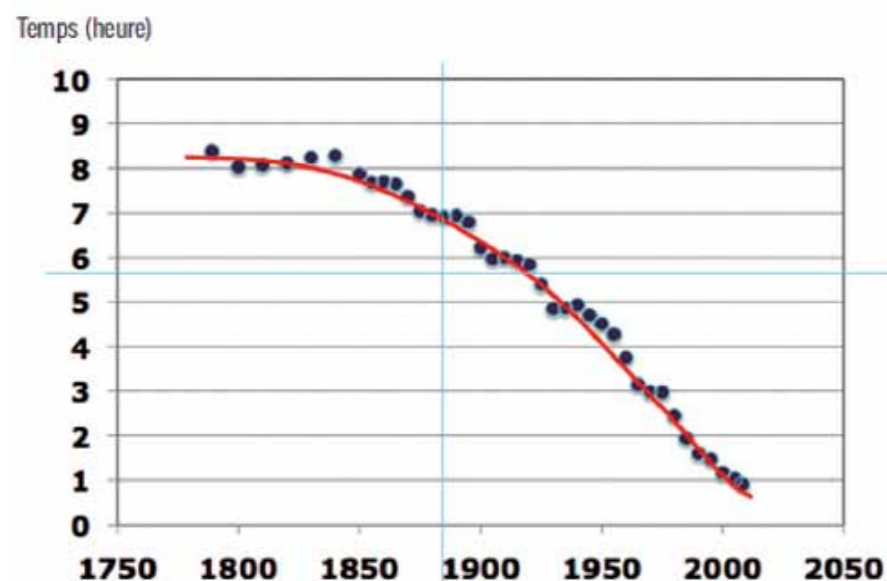


SCHÉMA CI-DESSUS

Évolution de la pratique d'activité physique en France - temps par semaine (source : IRMES Institut de recherche biomédicale et d'épidémiologie du sport)

ÉTUDE ET PRÉVENTION

Souhaitons que l'ADAV, l'ARS (Agence Régionale de Santé) et le Ministère de l'Éducation Nationale puissent mesurer ce phénomène afin de construire une campagne de prévention digne de ce nom. Faute de quoi les différentes pathologies liées au surpoids⁴ vont ronger toute une génération. Il s'agit bien d'une question de santé publique à anticiper. Pourquoi ? La gratuité des transports tend à se généraliser dans l'ensemble du territoire national et les trottinettes arrivent devant chaque logement (la Citroën AMI reste l'apanage des plus aisés). Il faut une préparation culturelle face à ces nouveaux changements de pratiques.

Un jour viendra où les pouvoirs publics, les élus et les citoyens prendront réellement conscience que le vélo, dans sa forme la plus archaïque, reste l'outil canonique pour les micro-mobilités, pour le bien-être, la santé et pour répondre aux enjeux de la crise écologique.

EL KOSTITI H.

Correspondant ADAV Halluin vallée de la Lys Enseignant

1 - Pour éviter tout malentendu, ce procès n'est pas le procès de la « gratuité des transports » pour laquelle je milite depuis 20 ans. C'est le procès de la sédentarité et du risque sanitaire sur les micros trajets.

2 - L'effet rebond est une notion répandue en sciences économiques et sociales, il désigne un accroissement de l'usage d'un bien ou d'un service au prétexte qu'il serait moins néfaste pour l'environnement (ex. une personne faisant l'acquisition d'une voiture électrique aura tendance à l'utiliser davantage que son équivalent thermique parce qu'il estime qu'elle pollue moins)

3 - Ensemble Prévenons l'Obésité des Enfants a été lancé dans 226 villes françaises il y a plus de 10 ans. Roubaix était une des villes pilotes dans la métropole lilloise.

4 - Le diabète, le cholestérol, les maladies métaboliques, l'hypertension artérielle, les maladies cardiovasculaires, l'hypertension intracrânienne, les cancers, l'infertilité et les complications lors de la grossesse, les problèmes articulaires, les problèmes respiratoires.

Depuis le temps que je fais du cyclotourisme, j'ai testé différentes combinaisons. L'« heuro » est venue de résumer mon ressenti sur quelques-unes. Peut-être que cela vous inspirera ou vous aidera !

SACOCHE OU SAC À DOS ?

Au début, je n'avais pas de sacoches... et je trimballais tout mon attirail dans mon gros sac de randonnée. Je vais être clair : cela n'a que des inconvénients ! Le centre de gravité est haut (pas très pratique pour redescendre le mont Ventoux) et cela pèse sur les épaules. De plus, avoir plusieurs sacoches permet de classer un peu (une « nuit » avec les affaires utiles une fois arrivé ; une autre « jour » qui contient l'antivol, un peu de nourriture, des vêtements de pluie...)

Néanmoins, avoir un petit sac à dos est utile pour visiter une ville à pied. J'y transporte également les objets précieux que je ne laisse pas dans les sacoches.

Astuce : il est plus agréable de rouler si le poids est réparti. Et moins on transporte, mieux on se porte ! (Cela rime en plus.)

Pour l'anecdote, j'avais préparé trop d'objets la première fois. Le premier que j'ai « jeté » dehors est mon rasoir. Penser polyvalence est un bon plan (veste imperméable qui peut être portée au-dessus d'une polaire remplace très bien une veste classique en soirée).

BIVOUAC OU HÔTEL ?

Remplacer « hôtel » par ce que vous souhaitez. Le bivouac est idéal si vous ne prévoyez pas forcément à l'avance les étapes ou arrêts. Il a un côté plus nature... cependant il nécessite plus de matériel et de réserve de nourriture. Donc pour une première expérience, les hébergements en dur sont une meilleure option. C'est aussi l'assurance de dormir au sec.

À titre personnel, quand je choisis l'option « en dur », je réserve systématiquement à l'avance pour savoir où je vais dormir. C'est aussi l'occasion de préciser votre moyen de locomotion et de pouvoir le stocker de manière sûre pour la nuit ;). Sinon, je mixe le bivouac et le dur (cela permet de se laver correctement de temps en temps et faire une petite lessive).

GPS OU CARTE ?

Le choix carte offre un côté « déconnecté ». Attention toutefois à la météo : en cas de pluie, il faut un support étanche assez grand pour suivre sa route (type sacoches de guidon, les cartes sont rarement plastifiées).

Après quelques expériences, je suis passé au GPS. Cela apporte beaucoup d'avantages : on se perd moins, on a des informations sur la distance ou le temps restant, plus léger que des cartes (si longue distance). C'est particulièrement adapté si les itinéraires sont prévus à l'avance (ce qui est mon cas).

OÙ ?

Dans le coin, les côtes proposent beaucoup de véloroutes idéales pour une première expérience.

Les Flandres permettent d'aller de La Panne (à côté de Dunkerque pour les fâchés avec la géographie) aux Pays-Bas de manière sûre. Les trains belges ont des emplacements pour les vélos (payants, à réserver) pour un éventuel retour.

Dans l'autre sens, la véloroute maritime permet d'aller jusqu'en Bretagne ! Pour le retour, le train est une option possible même si la SNCF ne se montre pas spécialement accueillante sur son site et impose souvent un démontage, dans les faits en-dehors des heures de pointe, les contrôleurs sont souvent conciliants tant que cela ne gêne pas le passage (il y a souvent de l'espace près des voitures bar, mais je n'ai rien écrit :x).



Pour les bus, il faut prévoir à l'avance et parfois le transport est exotique !



Mon premier défi a été de m'attaquer au mont Ventoux

Pas le choix, je voyage en soute pendant que mon Maître est tranquillement assis sur un siège

Sébastien Picavet

UNE NOUVELLE FICHE POUR PROMOUVOIR LA VÉLOROUTE DES FLANDRES : V364



Connaissez-vous la véloroute des Flandres, qui relie Armentières à Dunkerque sur une centaine de kilomètres ?

La commission Vélotourisme de l'ADAV a organisé plusieurs repérages pour documenter et cartographier cette véloroute afin d'alimenter le site de l'AF3V (Association française des véloroutes et voie vertes) dont l'ADAV est membre, et mettre en valeur ce parcours.

Vous y retrouverez :

- le parcours de la véloroute avec les villes traversées
- une description en trois étapes
- les gares SNCF pour venir / repartir en embarquant son vélo
- la présence sur le parcours de cafés rando, de vélocistes et d'attractions touristiques.

Vous retrouverez également les QR codes renvoyant vers les descriptifs complets de l'AF3V, la carte de l'ADAV (carto.droitauvelo.org) ainsi que la trace gpx de l'itinéraire, provenant de la carte de Nord-Evasion (evasion.lenord.fr) la plateforme du Département du Nord dédiée à la valorisation de son offre en matière de tourisme, de nature et de culture.



Nous remercions les membres de la commission ayant participé aux repérages et à la rédaction de cette fiche, dont Monique Seyler, Marie-Claire Mourouvin, Marie Sophie Spriet, Christophe Deprick, Eric Maquet et Gilles Laurent, ainsi que Daniel Bourbotte pour la mise en page !

Nous souhaitons rendre un hommage tout particulier à Marc Vanmansart, décédé en 2021, qui a également fait les repérages avec son vélo couché et rédigé le descriptif des parcours. Grâce au don de sa famille suite à ses obsèques, nous avons réalisé cette fiche pour promouvoir cette belle véloroute.

Cette fiche sera présente sur nos différents stands, ainsi que sur ceux de nos partenaires.

Nous vous souhaitons une bonne lecture ainsi que de belles sorties sur cette véloroute ! •

Véronique et Mathias

DU NOUVEAU DANS LES POINTS-NŒUDS !

Récemment, deux réseaux points-nœuds ont vu le jour en Baie de Somme et dans l'Avesnois qui complètent un troisième déjà existant depuis 2019 dans le Nord : Vallées de la Lys et Monts des Flandres.

Pour rappel, un réseau points-nœuds vélo est un réseau d'itinéraires utilisant un système de numérotation à chaque intersection, matérialisée par des panneaux qui indiquent la direction des nœuds voisins. Avec ce système, il est facile de planifier un itinéraire en choisissant à l'avance une liste de numéros des nœuds que l'on souhaite atteindre en suivant les panneaux sur le terrain. Ce type de réseau offre une flexibilité d'itinéraire et facilite la navigation à vélo. Dans le Nord, c'est au total 2030 km de routes balisées de cette manière et 1 100km dans la Somme.

DES CARTES NUMÉRIQUES

Avec deux bénévoles de l'ADAV, Gauthier Catteau et Gauthier Plantureux, nous avons intégré ces informations dans la base de données OpenStreetMap, « le Wikipédia de la cartographie », afin de faire apparaître ce réseau sur les fonds de cartes dédiées aux vélos : CyclOSM et OpenCycleMap.

Nous avons d'abord sensibilisé les Conseils départementaux du Nord et de la Somme à l'importance d'intégrer ces informations à OpenStreetMap ainsi que d'autres calculateurs d'itinéraires dédiés aux points nœuds afin de rendre ces informations visibles le plus possible. Nous avons ensuite effectué un gros travail d'intégration de ces informations qui nous ont été transmises, dans OpenStreetMap.

Ces deux réseaux points nœuds sont utilisables sur des outils de planification comme :

- evasion.lenord.fr/fr/nature-active/a-velo
- fietsknoop.nl
- knooppuntnet.nl

Ces outils permettent de calculer des itinéraires à vélo basés uniquement sur les points nœuds et permettent de générer une trace gpx ainsi que la liste des points à suivre.

ET DES CARTES PAPIER !

Il existe également des cartes papier de ces différents réseaux.

Le réseau Points-Nœuds de la Vallée de la Lys et des Monts des Flandres

L'ADAV vend ces cartes : 6€ pour les adhérents et 7€ pour les non-adhérents.

Certains offices de tourisme proposent les cartes en boutique ou en ligne pour 7€ : Bailleul – Cassel – Hazebrouck – Noordpeene – Steenwerck.

Le réseau Points Nœuds de l'Avesnois

L'ADAV vend depuis peu ces cartes : 6€ pour les adhérents et 8€ pour les non-adhérents.

Les offices de tourisme qui proposent ces cartes en boutique pour 8€ : Maubeuge - Le Quesnoy - Avesnes-sur-Helpe – Fourmies.

Le réseau Points Nœuds de la Baie de Somme

La carte est disponible gratuitement dans les offices de tourisme du secteur. Également disponible en ligne au format PDF.

DES POINTS NŒUDS EN PROJET

D'autres réseaux sont en projet dans la région : le Conseil départemental du Nord mettra en place prochainement un réseau Points-Nœuds dans la Communauté de communes des Hauts-de-Flandre ainsi que dans l'agglomération dunkerquoise. La Métropole Européenne de Lille devrait quant à elle implanter un réseau Points-Nœuds dans le secteur des Weppes.

Bonne découverte des points-nœuds ! •

Gauthier, Gauthier et Mathias



ASSOCIATION VÉLO APROVEL



Native du Pas-de-Calais, j'ai vécu à Lille de 1978 à 1991. Ayant toujours roulé à vélo à la fois pour me balader, aller au boulot, faire les courses... bref, le vélo étant pour moi Le Véhicule préféré et favori, je suis venue à un moment rejoindre l'ADAV dans les années 80 et quelques (ça paraît bien loin).

Depuis 2000 je vis à Salon-de-Provence où, dès mon arrivée, j'ai rejoint l'Association de Promotion du Vélo en Ville (APROVEL) qui existe depuis 1985. Par le vélo, j'ai rencontré il y a 6 ans Bernard, mon compagnon, qui œuvre activement dans cette association et depuis que nous sommes à la retraite, nous partons voyager à vélo au long cours. C'est un grand bonheur de découvrir les régions et pays, aborder les villages et villes de cette façon... et aussi rencontrer les gens qui pour beaucoup trouvent cette façon de nous déplacer soit complètement folle (vu notre âge peut-être!), soit géniale et en tous cas génère beaucoup de sympathie.

En ce qui concerne l'association APROVEL, il y eut un changement de présidence il y a 2 ans, Rémi est jeune, très motivé et plein d'idées ; de nouveaux militants ont rejoint aussi l'équipe, les actions se sont étoffées et renouvelées. Malgré tout, je trouve que la population du Sud reste très accro à la voiture (et aux comportements limites vis à vis des cyclistes et des piétons) et il me semble que promouvoir les mobilités douces soit plus difficile que dans le Nord avec sa proximité de la Belgique et des Pays-Bas.

VOICI LES DIFFÉRENTES ACTIONS DE L'APROVEL :

- Atelier vélo 2 fois par semaine avec un professionnel et des bénévoles ; beaucoup de personnes viennent se faire aider à rénover et réparer leurs vélos.
- Savoir rouler à vélo avec un moniteur diplômé à destination des écoles et aussi des adultes.
- Organisation de balades familiales une fois par mois le dimanche matin dans les campagnes environnantes, afin de faire découvrir au public les itinéraires les mieux adaptés pour circuler à vélo dans la ville et aussi pour en sortir.
- Marquage des vélos contre le vol sur le marché paysan du samedi matin.
- Nous militons aussi pour des Rues sans voitures devant les écoles.

Nous avons aussi un délégué de l'AF3V (Association des Véloroutes et Voies vertes) qui œuvre pour la reconnaissance des voies vélo dans la région Sud :

- Eurovélo 8 : la Méditerranée à vélo
- Briançon – Avignon
- La littorale : Nice - Saintes-Maries-de-la-Mer
- et la Via-Rhône.

Avec lui nous avons fait des randonnées militantes avec rencontres d'élus, de municipalités et de techniciens des Métropoles pour faire avancer les choses.

Pour conclure, sur mon vélo je me sens bien vivante, VIVE LE VELO, résolument.

Josée Pavy

BRAVO HOUCHIN

Houchin est un village de 700 âmes situé près de la ZI de Ruitz à 7 kilomètres de Béthune. Son maire, Maurice Leconte, soucieux de la sécurité routière, a contacté le département du Pas-de-Calais pour leur demander d'aménager la traversée de sa commune.

Leurs réflexions ont débouché sur la création d'une chaudière (pour chaussée à circulation douce, ou CVCB pour chaussée à voie centrale banalisée) et la mise à 30 km/h de toute la RD 72 qui traverse le village.

L'ADAV - antenne du Béthunois a souhaité lui décerner un « Bravo Houchin » pour cette très belle réalisation et a profité d'une de ses balades mensuelles pour lui remettre ce trophée en main propre dans sa mairie. Cette remise s'est faite durant près d'une heure d'échanges conviviaux.



Daniel Dourlens et Aurélie Boutellier correspondants ADAV du Béthunois le 12 04 2023



COPROPRIÉTAIRES, CONVERTIR UN LOCAL À DÉBARRAS EN ABRI VÉLOS : UN PARCOURS SEMÉ D'EMBÛCHES !

Fervent utilisateur du vélo pour la plupart de mes déplacements depuis des années, en 2018 j'ai sollicité l'expertise de l'Adav pour m'aider dans la configuration que pourrait accueillir le local à débarras de la résidence dont je suis copropriétaire à Lille afin d'en faire un vrai local vélo. Depuis, rien n'a abouti. Je ne perds cependant pas espoir...

C'est Sébastien Torro-Tokodi, peu avant son départ de l'Adav, qui m'avait alors accompagné dans la partie technique de ma démarche en venant sur place prendre des mesures et des photos afin de me proposer ce qui paraissait le plus adapté à la configuration du local.

J'ai par la suite soumis la proposition à l'agence qui gère la copropriété. Au départ, elle a fait preuve d'enthousiasme, mais s'est cassée les dents suite à un procès intenté par les propriétaires d'une autre résidence pour avoir indûment vidé le local de ses épaves et divers encombrants en prévision de son réaménagement. Elle n'a donc pas souhaité se relancer dans une telle aventure avec ma résidence... Tout le projet s'écroulait.

Par la suite, indépendamment de cette décision, nous avons changé d'agence. Et il y a quelques semaines, un courrier a été adressé à l'ensemble

des propriétaires pour leur annoncer qu'un nettoyage du local serait réalisé, et qu'il fallait au préalable étiqueter nos effets personnels (dont les vélos), sous peine d'être déposés aux encombrants.

Et puis cet appel de Sébastien il y a quelques jours, qui souhaitait que je témoigne du cheminement ayant mené à la réalisation d'un local vélo dans ma résidence, n'ayant pas connaissance de cet échec. Il a pu m'annoncer qu'un **programme de soutien financier et de conseil à la réalisation d'abris vélo venait d'être lancé par la Fédération des usagers de la bicyclette avec une cible particulière : les copropriétés privées ! Son nom : Alvéole Plus.** Peut-être la fin de mon calvaire ?

Bruno Macke

VÉLO VOLÉ RETROUVÉ



Il y a deux mois de cela, j'ai vécu une mésaventure avec mon vélo. Alors que je l'avais attaché avec un cadenas en U à l'arceau d'un parking à Lillenum pendant l'heure du repas, je suis revenue pour constater que mon vélo avait disparu.

Les images de surveillance nous montreront par la suite que l'arceau avait été pré-déboulonné, permettant ainsi au voleur de partir avec le vélo d'un coup sec.

Nous avons immédiatement alerté la sécurité de Lillenum, qui a contacté la sécurité du parking pour mener une recherche. Les recherches n'ont rien donné, sauf que des travailleurs sur un chantier en face de Lillenum ont vu le voleur partir à pied avec le vélo.

Nous avons porté plainte entre 14h et 14h30, et peu de temps après, j'ai reçu une notification

de mon tracker placé dans le vélo. Nous avons contacté la police, mais ils nous ont demandé de vérifier que le vélo était bien à l'endroit indiqué.

Nous nous sommes donc rendus à Lille Sud près du Centre Social et Culturel de l'Arbrisseau, où nous avons vu un vélo avec le même porte-bébé que le mien, mais ce n'était pas le bon. Nous avons continué notre chemin vers la position du tracker et croisé une équipe de police en service. Nous leur avons demandé de l'aide, et ils nous ont demandé de passer discrètement dans le square à côté pour vérifier si c'était bien notre vélo.

Nous avons suivi leurs instructions, mais malheureusement, nous avons perdu notre vélo de vue en revenant vers eux. Heureusement, la Brigade Anti-Criminalité (BAC) est arrivée en civil pour nous aider à chercher.

Après quelques recherches, une personne de la BAC a décidé d'entrer dans un bâtiment pour continuer à chercher et finalement, nous avons retrouvé mon vélo avec le voleur. En raison du processus de police, nous avons dû attendre le



lendemain pour le récupérer. Une mésaventure qui s'est bien terminée grâce à l'aide de la police, un tracker et notre volonté de retrouver ce vélo.

Une mésaventure qui finit donc bien malgré la perte du siège bébé, d'un porte-bagage avant et de trois cadenas !

Lucie Castier

Les images de surveillance nous montreront par la suite que l'arceau avait été pré-déboulonné, permettant ainsi au voleur de partir avec le vélo d'un coup sec

TÉMOIGNAGE MARS 2023

J'ai été victime d'un accident à vélo lundi matin. Je me suis fait renverser par un automobiliste en tort.

De par cette malheureuse expérience, j'ai voulu mettre des mots sur mes maux et mon père m'a encouragé à vous transmettre les quelques lignes que j'ai écrites, c'est pourquoi elles font suite.

Contusion la plus apparente de la chute à vélo que j'ai subi ce lundi matin en allant travailler. Chute causée par un automobiliste qui m'a coupé la route sans prêter attention à ce qui arrivait en face de lui. Et cela au bout de 3 minutes de trajet pour me rendre au travail sur les 5 petites minutes que cela me prend chaque matin. Je remplissais pourtant tous les critères d'un cycliste responsable de sa sécurité: casque, lumières, gilet jaune, pantalon de pluie avec bandes réfléchissantes... Et pourtant cela n'a pas suffi... je n'ai rien pu faire, j'ai tout tenté pour l'éviter, appuyer sur les freins délicatement pour ne pas terminer dans le pare-brise, changer ma trajectoire pour finir, au pire dans l'herbe mais, rien n'y fera, il ne m'aura vu qu'au moment de l'impact. Mélange de sensations entre le fait de ne plus toucher le sol, de voler et ce retour brutal à la réalité quand le squelette goûte au bitume. On se demande ce qu'il se passe durant quelques dizaines de secondes, en état de choc, les nerfs qui lâchent en repensant à tous les autres automobilistes qui ont manqué leur coup depuis une année et qui n'avaient comme excuse que le fait de se soit cycliste donc non respectueux du code de la route et qui dans leur tort n'avaient comme moyen que de m'insulter. Ensuite, le temps du retour à la réalité, j'arrive à me relever mon épaule va bien, mon poignet me fait souffrir, la tête n'a rien percuté mais je sens que l'onde de choc s'est propagée de l'omoplate, en passant par les dorsales, les cervicales, la mâchoire jusque dans le nez quand je mastique.

Dans mon malheur je m'en sors très bien car je n'ai pas de fractures, « que » des contusions mais mon corps me fait mal depuis 4 jours car les répercussions du choc et de la chute sont plus profondes que de simples bleus. Psychologiquement c'est difficile à avaler mais la fatalité reprend vite le dessus, c'est arrivé, c'était écrit... mais cela

n'entravera pas mon envie de remonter sur un vélo, un autre vélo certainement car lui des fractures il en a. Un face-à-face entre une voiture et un vélo, généralement la cote est élevée pour le cycliste vainqueur c'est pour ça qu'on ne parie pas sur le fait qu'il finira debout.

Si j'avais une carte de fidélité pour tamponner à chaque fois qu'on me parle d'un ami qui s'est fait renverser et que le responsable s'est enfui [...] j'aurais déjà eu une paire de pneus offerte.

Envers cet automobiliste, je n'avais aucune colère, aucune haine car il est resté pour me porter assistance, il était sincère dans ses réactions: la voix tremblante, l'inquiétude, le teint gris comme le ciel de ce matin pluvieux. Il est plus proche du malaise que moi. Je ne lui en veux pas personnellement, l'erreur est humaine, c'est son 1^{er} accident en 32 ans de permis. Comment et pourquoi lui en vouloir ? J'aimerais qu'on soit indulgent avec moi si j'étais à sa place. Cependant, je suis assez désabusé du traitement que l'on m'inflige quand j'enfourche mon fidèle destrier. Mais je ne suis plus surpris de ça car quand je suis automobiliste, ce que je vois chaque jour est hallucinant. **Avoir le permis ne nous permet pas de l'utiliser à mauvais escient et de mettre la vie des gens en péril.**

Si j'avais une carte de fidélité pour tamponner à chaque fois qu'on me parle d'un ami qui s'est fait renverser et que le responsable s'est enfui ou l'ami d'un ami aussi percuté par une voiture ou même cette femme apportant les béquilles de son mari qui a eu le bassin brisé par une maman de deux enfants ayant grillé un stop, j'aurais déjà eu une paire de pneus offerte.

Alors, Chers/Chères automobilistes, tout comme vous, je n'ai qu'une vie, ne me la rendez pas plus difficile qu'elle ne l'est.

Vincent

DES P'TITS TROUS, DES P'TITS TROUS, ENCORE DES P'TITS TROUS ...

Rassurez-vous ! Je ne vais pas vous réciter ici l'intégralité de la célèbre chanson de Serge Gainsbourg « Le poinçonneur des Lilas ».

Il sera question dans ce billet d'humeur non pas de petits trous (encore que...) mais des véritables puits et tranchées qui ont été ou sont réalisés ici et là dans les voies de circulation de la métropole lilloise. Avec les trottoirs, les pistes et bandes cyclables

sont les premières impactées par ces travaux, trop souvent sans prévoir d'aménagements alternatifs assurant la sécurité des cyclistes. En outre, le rétablissement de la circulation ne signifie pas toujours la fin de leurs problèmes. Certains chantiers laissent en effet des pistes et bandes cyclables en piteux état et il arrive que cet état perdure. À l'insécurité s'ajoute alors l'inconfort. Les cyclistes sont vraiment gâtés !

Bruno Macke

TILT MOBILITÉS ACTIVES DEVIENT AKTIVMOBILITI

Il y a un peu plus d'un an, nous avons présenté dans les pages de l'HeurOvélo les services dédiés à la mobilité active qu'à trois nous proposons au sein de la coopérative d'entrepreneurs spécialisée en transition écologique, Tilt.

Depuis ce début d'année, nous avons développé une marque qui nous semblait plus en adéquation avec les contenus de notre offre : aktivmobiliti, et son site dédié : aktivmobiliti.fr (dont le graphisme est inspiré des designers éthiques afin de réduire au maximum la consommation d'énergie des serveurs liée au chargement des données qu'il contient).



Celle-ci s'oriente principalement vers les entreprises et les collectivités avec une forte plus-value pour les Hauts-de-France : notre expertise d'usage et notre excellente connaissance du territoire régional !

Entre-temps, nous avons été rejoints par Clara Bogaert, dont vous pourrez découvrir les compétences dans la fiche de présentation également disponible sur notre site.

Nouveauté : en plus d'être conseillers référencés pour le programme Objectif Employeur Pro-Vélo piloté par la FUB depuis son lancement en 2021, nous le sommes désormais également pour un autre programme, visant les porteurs de projet de stationnement vélo, Alvéole Plus (qui fait suite aux programmes Alvéole puis Alvéole 2). Il se décline en deux grands volets :

- Une aide financière conséquente pour l'installation, compatible avec d'autres aides locales existantes,
- Un accompagnement personnalisé afin que les solutions proposées soient à la hauteur des enjeux de développement du vélo.

Cet accompagnement prend différentes formes, en fonction de la typologie des bénéficiaires qui peuvent être des copropriétés privées à usage d'habitation, des établissements d'enseignement secondaire ou supérieur, des gares ou pôles d'intermodalité, de l'habitat social, des espaces et sites publics ou encore des espaces pour les livreurs à vélo.

Si vous êtes dans l'un ou même plusieurs de ces cas, n'hésitez pas à prendre contact avec nous, l'accompagnement étant intégralement pris en charge !

Clara Bogaert, Nicolas Devaux, Charlotte Niewiadomski et Sébastien Torro-Tokodi

contact@aktivmobiliti.fr

PHOTOS D'ARCEAUX

Photos prises sur la Côte d'Opale :

Selon deux angles de vue, ces accroches très répandues à Étaples donnent un bel accès au port départemental le long de l'EuroVélo4 dite « vélomaritime ».



Si Le Touquet est si bien noté sur le baromètre des villes cyclables, c'est qu'en plus des nombreuses voies dédiées, le stationnement est très présent. Par exemple aux abords de la dune de la pointe du Touquet et le long de la promenade de la corniche, l'élégance en toute circonstance.

Vincent Philipps



Et pour compléter la série de Vincent, une photo d'arceaux vélos en forme de... vélos prise aux Pays-Bas.

Amandine Gabriels



AUTOMOBILISTES PIED À TERRE

Dans son dernier numéro, l'HeurOvélo a publié une photo très réjouissante. Elle montre un panneau de circulation dont la mention CYCLISTES PIED A TERRE a été habilement détournée en AUTOMOBILISTES PIED A TERRE.

Si sa réalisation est récente et bien réussie, l'idée n'est cependant pas nouvelle. Dans un article intitulé précisément «Automobilistes pied à terre» et paru il y a de nombreuses années également dans l'Heurovélo, j'écrivais en effet :

«Lorsque [les pistes ou bandes cyclables] sont interrompues (fin de voie, chantier) et que les

cyclistes doivent rejoindre la chaussée, la priorité est systématiquement donnée aux voitures contrairement à ce qui se passe dans les pays civilisés (Pays Bas). Le panneau «Cédez le passage» est même parfois doublé par l'indication «Cyclistes pied à terre.»

Si la volonté politique de favoriser les déplacements en vélo est réelle, pourquoi ne pas inverser la priorité avec un panneau portant la mention «Automobilistes pied à terre ». Cela forcerait ces derniers à pousser leur chère voiture sur quelques mètres et leur permettrait de réaliser enfin l'incongruité qu'il y a de déplacer une tonne de ferraille avec soi !

Bruno Macke

CONVERGENCE DU 28 MAI

Tous les ans, nous avons l'habitude des challenges vélocipédiques de mai. Pour conclure le cru 2023, l'idée d'une convergence métropolitaine s'est rapidement imposée chez quelques chefs d'équipes. Un projet fou : faire converger des centaines de cyclistes à Lille le temps d'une parade familiale, joyeuse et sonore !

Des dizaines de personnes prirent la route de Santes, Pérenchies, Hellemmes, Cysoing... Tels des ruisseaux, les flux cyclistes confluèrent place François-Mitterrand à Lille. À chaque jonction intermédiaire, l'excitation monta d'un cran parmi les troupes ! Mais qu'allions-nous découvrir sur place ?

PHOTO 1

Découvrir autant de cyclistes en arrivant impressionna petits et grands



PHOTO 2

Une image qu'on souhaiterait (presque) voir tous les jours

PHOTO 3

À table !

CRÉDITS

Photographies prises par les capitaines d'équipes le 28 mai 2023

en photographie. Un peu de musique, des coups de sonnette et des cris « Tous à vélo » punctuaient cette traversée féerique dont je me souviendrai.



Le succès de cette balade continua tout le long du trajet (rue Nationale ou boulevard de la Liberté). Nombreux furent les badauds hébétés qui sortirent leur téléphone pour immortaliser ce rassemblement aux allures de vélorution XXL.

Ainsi guidés par nos estomacs, nous avons partagés un grand pique-nique du côté de la Citadelle.



En ce 28 mai, nous avons sûrement battu les records métropolitains de la plus grande parade et du plus grand pique-nique cycliste. Une opération superbement organisée. À réitérer absolument dans le futur ! Et pourquoi pas organiser des rassemblements similaires dans d'autres antennes.

Un grand merci aux organisateurs, capitaines d'équipe et autres personnes impliquées sans qui rien n'aurait été possible... ainsi qu'aux nombreux participants.

Sébastien Picavet

FORUM DU DÉVELOPPEMENT DURABLE À SAINT AMAND LES EAUX

Ce forum étalé sur 3 jours (début juin 2023) recevait des intervenants sur le compostage, l'eau, la nature et ... le vélo ...

Deux bénévoles de l'ADAV amandinois expliquèrent à 20 groupes de 6 élèves de 9 à 11 ans les bienfaits de la circulation en vélo. Les enfants furent surtout sensibilisés aux risques encourus et à leur comportement sur la route et dans la rue. La sécurité fut évoquée avec insistance (gilet jaune, casque, éclairage ...) Ils apprirent aussi que le vélo naquit bien avant la voiture.

Alan Houriez



LE 21 JUIN 2023 : INAUGURATION DU GARAGE À VÉLOS À LA GARE DE SAINT AMAND LES EAUX

Les cyclistes amandinois et environs, soucieux de la mobilité douce, de l'intermodalité sont satisfaits.

Leurs vélos sont désormais en sécurité dans le local rénové par le SIMOUV qui propose des bornes de recharge pour les vélos électriques, avec de nombreux arceaux. L'accès se fait après abonnement sur le site ; c'est gratuit.

On le dit et on le redit, le vélo c'est la solution pour se déplacer positivement tant pour l'environnement, l'économie, l'écologie et la bonne santé !

Pour en savoir plus :

www.transvilles.com/garage-a-velos-gratuit-de-saint-amand

Les membres de l'ADAV antenne amandinoise



OPÉRATION MAI À VÉLO ...



Edition n°3 à Saint Amand les Eaux à l'initiative de l'antenne, le samedi 13 mai 2023.

Top départ au pied de l'Abbatiale. Tout simplement magnifiques tous ces vélos réunis sur la grand place : toutes couleurs, tous formats, tous styles parfois surprenants. Pour certains, c'est une première ! Des « bouts de chou » pas bien grands sur leurs petits vélos ont pris le départ avec des vélos de course, des vélos cargos, des vélos avec remorque, des vélos triporteurs, des VTT, des vélos de ville ... Il est intéressant de constater comment chacune et chacun trouve le modèle qui lui va bien !

Arrivée, Le Parc du faisan Doré à Hasnon où le groupe de musiciens « les chasses patates » nous attendait avec un joyeux spectacle organisé par la Porte du Hainaut dans le cadre des Scènes

VÉLO MIMOSA

sur mon vélo je t'ai apporté
un bouquet de mimosas en fleurs
comme si une gerbe d'étoiles odorantes
avait fait son nid dans ma sacoche

et pédalant dans les rues sous le ciel gris
on aurait dit qu'une comète enflammait la cité
embaumant les passants embaumant les mendiants
mon vélo triomphant avançait dans la gloire

du mimosa en fleurs sanctifiant mon biclou
la moisson ambulante des gouttelettes d'or
laissait courir le vent de parfum enivré
comme une longue traîne odorante amoureuse



Plurielles : accord parfait puisque leur spécificité est de chanter sur le vélo !

La balade a permis à la centaine de participants de se dire que : oui, le vélo il faut l'intégrer dans ses déplacements quotidiens car :

Le Vélo, c'est accessible à tous

Le Vélo, c'est bon pour la santé

Le Vélo, c'est bon marché

Le Vélo, c'est rapide

Le Vélo, c'est bon pour l'environnement

Le Vélo, c'est pratique et facile.

Il faut une condition : la sécurité sur la route avec des équipements adaptés ! •

Christophe Desmet

mon vélo s'envolait je roulais au bonheur
un miracle était proche on aurait cru entendre
tintinnabuler les mille clochettes d'or
du vélo mimosa parfumant la vieille ville

comme des sourires soleils aux rayons de mes roues
le mimosa vélo embaumait tout autour
et comme une bonne nouvelle approchant de chez nous
le vélo mimosa adouba notre amour •

°!°

16-01-2023 Bernard Esnault

AUGMENTATION EN 2022 DE L'ACCIDENTOLOGIE À VÉLO DES MATHÉMATIENS PORTENT ANALYSE SUR L'EXPLOSION DU MARCHÉ DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)

Usager du vélo au quotidien dans la Métropole Européenne de Lille et randonneur à l'occasion, plusieurs observations et la sortie d'une pré-publication de 2 chercheurs en mathématiques relayée par l'excellent site « isabelleetleveau.fr » d'Isabelle Lesens m'amènent à en suggérer les pistes de réflexion soulevées.

MON TÉMOIGNAGE

Randonnant en Belgique, sur une piste cyclable en site séparé (une haie fournie séparant la voie de circulation de la piste), j'ai été dépassé par un cycliste sur un vélo à assistance électrique (VAE) qui roulait à peine plus vite que moi. Il a entrepris le dépassement dans un espace réduit, si proche de moi que sa sacoche est venue me heurter quand il s'est rabattu malgré la présence de mon écarteur de danger. Sans conséquence heureusement. Enfin à Lille, j'ai été témoin de la chute d'une personne en s'arrêtant et d'une autre qui a évité la chute in-extremis au démarrage, toutes les deux en VAE. Sans conséquence également, ni pour l'une ni pour l'autre.

POUR ALLER PLUS LOIN

Avec le recul, j'ai analysé ces observations et me suis demandé si la pratique du vélo pouvait influencer les statistiques d'accidentologie selon qu'il s'agisse de vélo musculaire ou VAE. En effet, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a publié les chiffres de la mortalité de **244 cyclistes décédés en 2022 en augmentation de plus de 30%**. Or, sous le titre « *le vélo à assistance électrique : une bombe sanitaire ?* », Isabelle Lesens revient sur cette pré-publication sur la mortalité cycliste. Ces 2 chercheurs, Emmanuel Rio et Jérôme Dedecker (université de Versailles et de Paris Cité) ont émis de sérieux doutes sur la répartition des tués entre VAE et bicyclettes.

QUEL CONSTAT FONT-ILS ?

2 dates importantes à leurs yeux : 2015-2016, explosion des ventes de VAE, 2018, passage des routes limitées à 90 à 80km/h. Ils se sont attachés



à ne retenir que les accidents ayant eu lieu sans tiers, c'est à dire sans confrontation avec un piéton, un autre cycliste ou un véhicule motorisé. Ils corréleront l'explosion des accidents en 2016 avec l'explosion des ventes de VAE. Mêmes constatations, en Belgique, en Suisse ou aux Pays-Bas, pays du vélo par excellence. Et surtout, **les accidents en VAE sont plus graves que ceux survenus à bicyclette, quant au risque mortel, il est 3 fois supérieur.**

VITESSES ET COMPORTEMENTS TRÈS DIFFÉRENTS EN CAUSE

Comparant les vitesses des uns et des autres selon les pratiques, il est aisé de comprendre qu'en cas de chute, les vitesses de VAE font courir un plus grand risque de traumatisme au cycliste. Le travail des chercheurs exposera les différences de position, et notamment la hauteur de la tête lors d'une chute, la maniabilité, le freinage, le poids du vélo, les raisons d'utiliser un VAE et la nature de son utilisation, le rôle de la vitesse du vélo et des réflexes du cycliste. Rappelons que l'étude se porte sur l'accidentologie, le nombre d'accidents et non les causes de ces accidents. Peut-être que leur positionnement statistique permettra de quantifier les sexes, âges, natures de VAE et l'expérience de l'utilisateur.

COMMENT ÉVITER L'HÉCATOMBE ATTENDUE ?

Plusieurs pistes sont ainsi explorées : le port du casque, la vitesse du trafic, la vitesse des VAE, faire évoluer les règles de circulation... Plus largement, on peut envisager la réflexion sur les VAE sous ...

SOURCES

www.hal.science/hal-04078609
avertissement : s'agissant d'une étude scientifique menée par des mathématiciens, les équations sont légions dans cette évaluation qui se veut également prospective.

www.isabelleetlevo.fr/
2023/05/10/le-velo-a-assistance-electrique-une-bombe-sanitaire

des aspects aussi différents que technique, physiologico-sanitaire, financier, écologique, mais aussi sociologique voire anthropologique.

On ne peut que se réjouir de l'augmentation de la pratique cycliste quel que soit la monture et de ses effets positifs sur la santé et la mobilité.

Cependant, nombre de VAE mis en circulation mettent de nouveaux cyclistes sur les routes. Ces débutants, comme les automobilistes sortant de

l'auto-école, ont forcément un risque d'accident nettement supérieur aux cyclistes expérimentés. Un beau sujet que les vélo-écoles pourraient aussi accompagner.

Sans parti pris aucun, je vous laisse poursuivre la réflexion en parcourant l'étude et la présentation d'Isabelle.

Christophe Tilmant

CONTRIBUTION DE L'ADAV À L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE LA MEL SUR SON PLAN DE MOBILITÉ (DÉPOSÉE LE 1^{ER} AVRIL 2023)

La Métropole Européenne de Lille a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité (PDM) - Horizon 2035, pour remplacer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui arrive à échéance.

Le projet de Plan de Mobilité détaille notamment l'axe III qui « vise à stimuler la pratique du vélo par une politique cyclable d'envergure » est consultable sur le lien ci-contre à partir de la page 160. Le projet de schéma directeur cyclable auquel a contribué l'ADAV se retrouve page 167.

Ce plan sera prochainement soumis au vote et a fait l'objet d'une enquête publique dont voici la contribution de l'ADAV.

Nous nous interrogeons sur la baisse de l'objectif initial du PDU pour la part modale du vélo, qui était de 10% et qui est désormais de 8% dans le PDM. Bien que la part actuelle du vélo dans l'ensemble de la MEL soit loin de l'objectif initial du PDU, **les communes sont désormais unanimes pour développer l'usage du vélo, en particulier dans les zones plus rurales** comme le Val de Marque ou les Weppes. Cette orientation est une évolution sensible par rapport au moment où le PDU avait été rédigé et est notamment favorisée par la démocratisation du VAE.

En effet, en l'absence d'une offre de transports en commun lourds (Métro, Tramways, BHNS*), les communes plus rurales jugent généralement ce mode de déplacement comme **la seule alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle... à condition d'être doté d'itinéraires sécurisés, aménagements qu'elles réclament aujourd'hui**

avec insistance comme nous avons pu le constater lors de la concertation préalable.

Aussi nous préconisons de conserver l'objectif général du PDU de 10% et proposons également de préciser des objectifs distincts en raison de l'hétérogénéité des différents territoires de la métropole. Ainsi **il nous semble important de distinguer la ville centre de Lille, où la pratique du vélo peut déjà être estimée entre 10% et 15% à d'autres territoires urbains ou périurbains où cette même pratique reste encore inférieure à 2%.** Sur cette base, pour la ville centre et sa première couronne, un objectif de part modale vélo proche de celui de Gand, qui est supérieur à 30%, devrait être envisagé.

Bien que nous partagions les grandes orientations du PDM en matière de mobilité douce, **nous alertons sur la nécessité de poursuivre et d'amplifier les efforts financiers pour atteindre l'objectif de 850 kilomètres de liaisons intercommunales et répondre aux demandes des 95 communes.** Le budget nécessaire à la réalisation du schéma cyclable à horizon 2035 est estimé à 320 millions. Ce chiffre reste une estimation basée sur des ratios au mètre linéaire, aussi **il nous semble nécessaire d'accélérer au maximum les études, en particulier celles des 63 points durs identifiés au schéma pour préciser les besoins en investissements**

nécessaires à une déclinaison opérationnelle.

Une fois les études réalisées, les priorités pourront plus facilement être arbitrées en fonction de la complexité des procédures et de la temporalité de leur mise en œuvre. Cet aspect nous apparaît particulièrement important pour réussir à résorber au plus vite les discontinuités du réseau cyclable actuel, comme ceux des franchissements de l'A1 ou de la ligne TGV. **Ces franchissements concentrent l'essentiel des flux de trafic et nécessitent donc une sécurité accrue pour les usagers les plus vulnérables, comme nous le rappelle malheureusement l'actualité.** Il convient donc impérativement d'y réaliser des pistes cyclables et des trottoirs dignes de ce nom si les emprises disponibles le permettent, ou d'envisager, en cas d'impossibilité, la pose de passerelles ex-nihilo qui nécessiteront des investissements importants et de longues négociations avec d'autres partenaires comme la DIR, la SNCF ou VNF, et qui retarderont d'autant la réalisation des itinéraires inscrits au schéma.

L'exemple des autres agglomérations françaises et étrangères en pointe sur l'utilisation du vélo montrent aussi que les investissements en faveur des modes actifs devront se poursuivre, au-delà des objectifs du PDM, comme en témoignent les budgets de plus en plus importants alloués aux Pays-Bas, en Flandres ou encore à Strasbourg.

En outre, il est crucial d'inciter les villes de la métropole à adopter des plans de circulation qui hiérarchisent le réseau routier et empêchent le transit dans les quartiers. Cette mesure est la plus efficace pour libérer de l'espace pour les modes actifs, comme l'a démontré la Ville de Lille en 2016 pour son centre-ville. Grâce à cette initiative, la pratique du vélo a augmenté de plus de 40 % instantanément.

Vous pourrez retrouver l'intégralité de la contribution de l'ADAV (avec un détail des demandes d'adaptation du schéma cyclable) sur le PDF en lien ci-dessous sur le site du registre numérique de l'enquête publique.

www.registre-numerique.fr/pdm-mel/telechargement?file=54497

Michel Anceau
Directeur de l'ADAV

JURÉ POPULAIRE PAR CAUSETTE



Nouveau !

BOBBIE CARGO

Créateur / fabricant Baptiste BOUQUET

Pour toutes questions ou prise de rendez-vous :

- Tél : 06 86 72 53 11
- Mail : bobbiecargo@outlook.fr
- Adresse : Les ateliers de la teinturerie, 47 rue de Croix - ROUBAIX

Retrouvez plus d'informations/ photos sur leur site et leurs réseaux :

- www.bobbiecargo.fr
- www.instagram.com/bobbie_cargo_bikes
- www.facebook.com/people/Bobbie-Cargo/100075900776165
- et sur LinkedIn

remise de 10% sur les vélos sur présentation de la carte adhérent ADAV

participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1597/1_20220601_PDM_PROJET_FINAL.pdf

BHNS
Bus à Haut Niveau de Service

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

BOBBIE CARGO
-10%
Les ateliers de la teinturerie,
47 rue de Croix - ROUBAIX
06 86 72 53 11

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

ADEME : Agence de l'environnement et de la
maîtrise de l'énergie

ADMA : Académie des Mobilités Actives

APES : Acteurs pour une économie solidaire

BE(T) : Bureau d'études (techniques)

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

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

CAUE : Conseil d'Architecture d'Urbanisme et
de l'Environnement

CC : Communauté de communes

CD : Conseil départemental

CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise sur
les Risques, l'Environnement, la
Mobilité et l'Aménagement

CEFIR : Centre d'Education et de Formation
Interculturelle Rencontre

CIA : Commission Intercommunale
d'Accessibilité

CL : Correspondants Locaux

COTTRI : Contrat d'Objectifs Territorial

COTECH/COPILO : Comité technique/ de
pilotage

CU : Communauté urbaine

CVCB : Chaussée à Voie Centrale Banalisée
(chaucidou)

CVTCM : Club des Villes et Territoires Cyclables
et Marchables

DD : Développement Durable

DSC : Double-Sens Cyclable

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

ESS : Economie sociale et solidaire

EV : EuroVelo (véloroute européenne)

FUB : Fédération des Usagers de la Bicyclette

GT(V) : Groupe de travail (Vélo)

HDF(M) : Hauts-de-France (Mobilités)

MDADT : Maison du Département
Aménagement et Développement
Territorial

MEL : Métropole Européenne de Lille

OEPV : Objectif Employeur Pro Vélo

OMJC : Observatoire des Mutations de la
Jeunesse et de la Citoyenneté

OT : Office de Tourisme

PAMA : Plan d'Action pour les Mobilités Actives

RDA : Rue de l'Avenir

PD(I)ES : Plan de Déplacements
(Intercommunal) Établissement
Scolaire

PDM : Plan de Mobilité

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PLUi : Plan d'Urbanisme Local Intercommunal

PMS : Plan de Mobilité Simplifié

PN : Point nœud

RD : Route Départementale

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion
de l'Eau

SD(C) : Schéma Directeur (Cyclable)

SDIT : Schéma Directeur de Infrastructures de
Transports

SMAV : Syndicat Mixte Artois Valorisation

SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité
et d'Organisation Urbaine du
Valenciennois

SPL : Société Publique Locale

SRAV : Savoir Rouler à Vélo

TC : Transport en Commun

UTML/RV/TA : Unité territoriale Marcq-La-
Bassée / Roubaix Villeneuve
d'Ascq / Tourcoing Armentières

VNF : Voies Navigables de France

VP : Vice-Président

(V)JV : (Véloroute) Voie verte

ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

Initiales des représentants de l'Adav concernés

AB : Anne Baudet ; **ABO** : Aurélie Bouteiller ;
AC : Aurélien Crépin ; **AF** : Anthony Fagot ; **AG** :
Amandine Gabriels ; **AGH** : Armel Ghesquière ;
AN : André Nogues ; **BCi** : Benoît Cierniak ;
Bdu : Bertrand Duquesne ; **BE** : Bernard
Gequière ; **BHo** : Bénédicte Holliet ; **BL** : Benoît
Leroux ; **BP** : Bertrand Péro ; **CAL** : Claude-
Arnaud Lepoutre ; **CD** : Clémence Debit ;
CDe : Christophe Desmet ; **CDh** : Catherine
Dhérent ; **CG** : Carine Germaneau ; **CGu** :
Cécile Guillaume ; **CL** : Claire Lepoutre ; **CLu** :
Catherine Luchier ; **CM** : Christophe Magnier ;
CMo : Charlotte Montmasson ; **CR** : Claire
Roussel ; **CV** : Claudine Van Nieuwenhove ;
DD : Damien Dekeister ; **DDo** : Daniel Dourlens ;
EP : Etienne Picheureau ; **FB** : Francis
Bonnafe ; **FC** : François Facon ; **FDe** : Frédéric
Deloeil ; **FD** : Frédéric Devred ; **FF** : François
Facon ; **FL** : François Loiseau ; **HEK** : Hamza
El Kostiti ; **IW** : Isabelle Wilhem ; **JML** : Jean-
Michel Lenglet ; **JMS** : Jean-Michel Saniez ;
JP : Judaël Potonnet ; **JPC** : Jean-Philippe
Cassar ; **JV** : Julien Vitse ; **JT** : Jacky Therrin ;
LD : Lucie Daubelcour ; **LS** : Lucie Spileers ;
MA : Michel Anceau ; **MCA** : Matthieu Cattez ;
MH : Marlène Hagnere ; **MM** : Mathieu Merlin ;
MP : Maxime Plard ; **MV** : Mathias Vadot ; **NDe** :
Nicolas Devaux ; **OC** : Olivier Cohen ; **PBas** :
Philippe Basquin ; **PC** : Pascal Coquerelle ; **PL** :
Pascal Leclercq ; **PM** : Pierre Meurisse ; **PT** :
Pierre Tittlein ; **RH** : Raphaël Honorez ; **RMa** :
Rémi Manier ; **RT** : Rémi Tylski ; **RTu** : Renaud
Turbiez ; **SD** : Stéphane Dubrunfaut ; **SDB** :
Simon Debroucker ; **SF** : Stéphanie Florent ;
SG : Said Guebli ; **SR** : Sébastien Rillet ;
SS : Samuel Schepens ; **VF** : Véronique Fafeur ;
YF : Yves Fasquelle ; **YP** : Yannick Paillard.

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.

24 février. Visio. COTECH - Etude de sécurisation d'itinéraires cyclables vers le collège David Marcelle de Billy-Montigny. Présentation de l'étude par le BE Ingerop en présence des collectivités du territoire. JV.

28 février. Billy-Montigny. Cotech étude desserte du collège D. Marcelle, adjoints maire, principal adjoint collège et CD62 avec BE Ingerop. SS.

7 mars. Lumbres. CD62. Cotech étude desserte collège de Fauquembergues. Maire de la commune, techniciens CD62, principale du collège, chargé de mission CAPSO et le BE Ingerop. SS.

14 mars. CD62. Arras. Plan vélo. Réunion de cadrage. Travail sur la cartographie (tracé des grands itinéraires nationaux et régionaux, équipement, stationnement vélo, types d'aménagement). MA, MV, SS.

20 mars. Saint Venant. Cotech étude desserte collège CD62 avec la MDADT Artois, élus de la commune et le BE Ingerop. SS.

21 mars. Oignies. COTECH - Etude de sécurisation d'itinéraires cyclables vers le collège Louis Pasteur de Oignies. Présentation de l'étude par le BE Ingerop en présence des collectivités du territoire. JV.

27 mars. CD62. Réunion préparation évènement Mai à vélo organisé par le CD62 à Olhain + point sur les autres évènements. SS.

28 mars. Osartis-Marquion. Vitry-en-Artois. Présentation étude sdc par Imergis. Avec le CD62, CUA et autres partenaires mobilité. SS.

28 mars. Hénin-Beaumont. COTECH - Etude de sécurisation d'itinéraires cyclables vers le collège Jean Macé de Hénin-Beaumont. Présentation de l'étude par le BE Ingerop en présence des collectivités du territoire. JV.

29 mars. CD62. Hôtel du Département. Copil Véloroute du Ternois – Auxi-Frévent-Ramecourt-St Pol. En présence du VP CD62 Voirie/Infrastructures/Mobilité et du VP CD62 Ruralité/développement durable, conseillers départementaux du canton, de nombreux élus de TernoisCom, des partenaires et associations ayant participé aux différents COPIL sur le territoire. MA, SS.

8 avril. Arras. Broc à vélo et balade familiale à Arras avec les partenaires mobilités CD62, CUA et Artis. SS, PT, BL, FB, BP, AGh, BDu, RTu, AB, CR, CDh, BHo, MCA.

14 avril. Saint-Venant. CD62. Copil étude de desserte cyclable du collège avec le BE Ingerop, le maire et adjoint de la commune, Artois Mobilités et le CD62. SS.

25 avril. Wingles. COTECH - Etude de sécurisation d'itinéraires cyclables vers le collège Léon Blum de Wingles. Présentation de l'étude par le BE Ingerop en présence des collectivités du territoire. JV.

HAUTS-DE-FRANCE MOBILITÉ (HDFM)

3 février. Lille. Point sur la convention et lancement de l'étude concernant le stationnement vélo sécurisé en intermodalité, dans la région Hauts-de-France, en vue de la présentation lors du groupe Travail Vélo de HDFM. MA, MV.

10 février. Lille. Rencontre avec HDFM afin de présenter les autres services proposés par l'ADAV. RH, JP, MA, JV, SS.

13 mars. Lille. Point sur l'étude concernant le stationnement vélo sécurisé en intermodalité, dans la région Hauts-de-France. MA, MV.

6 avril. Visio. Groupe de travail vélo de HDFM, présentation de l'étude sur le stationnement vélo

sécurisé en intermodalité. MA, MV.

25 avril. Lille. Groupe Travail Vélo - Débrief de la présentation sur le stationnement vélo sécurisé, suite à donner à cette étude et préparation d'une autre présentation. JV, MV.

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

1 mars. Ternois Com. Atelier « *contour opérationnel dans actions du PMS* » animé par le BE Item Etudes & Conseils. En présence de plusieurs élus du territoire et de la Région HDF. SS.

CREM

5 janvier. La Chapelle d'Armentières. Remise de prix auprès des élèves de Petite section de l'école maternelle du Bourg, lauréats du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

11 janvier. Echanges avec l'APES pour alimenter la rubrique « *Mobilité* » d'un guide méthodologique visant à aider les associations à renforcer leur transition écologique dans le cadre du Programme TEDDA (Transition Ecologique et Développement Durable des Associations). JP.

12 janvier. Lille. Remise de prix auprès des élèves de Grande section et CM2 de l'école Gounod-Lavoisier, lauréats du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

12 janvier. Arras. Bilan village des producteurs ESS. VP ESS. SS.

12 janvier. Avesnes-les-Aubert. Comité de pilotage PDES. RH.

16 janvier. Echanges avec la chargée de mission « *Ville à hauteur d'enfants* » du café des enfants Les potes en ciel pour échanger sur les retours d'enquêtes des rues scolaires lilloises. JP.

17 janvier. Isbergues. COPIL PDES collège Maurice Piquet. RH.

17 janvier. Séminaire PDES Armentières, en collaboration avec les services mobilités de la MEL et de la ville d'Armentières. RH, JP, JV.

20 janvier. Rencontre avec l'intercommunalité Creil Sud Oise au sujet du challenge de l'écomobilité des collèges. RH.

24 janvier. Visio. Groupe de travail pour la validation des fiches-actions du nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère coordonné par la DREAL. JP, RH.

24 janvier et 22 mars. Lambres-les-Douai. Présentation des PDES en lien avec le projet de réhabilitation d'un collège avec le bureau d'études Inord. RH, MA.

24 janvier. Lille. Rencontre de la responsable du Conseil Muncipal d'Enfants de Douai en compagnie des Potes en Ciel et de Récréations Urbaines pour apporter conseils et retours d'expériences en vue d'un projet de rue aux enfants sur la commune. JP.

26 janvier. Paris. Rencontre conseillers mobilité à Paris, organisé par la fabrique des mobilités. Echanges (partage d'expériences et création de nouveaux outils de reporting) avec des conseillers mobilité en entreprise et en collectivités territoriales. RH.

1, 2, 3, 28 février et 2 mars. Visio. Formations PDES auprès des collèges de la phase 3 - MEL, Audomarois-Calaisais, Boulogne-Montreuil. RH, AG, JP.

3 février. Bailleul. Rencontre du Centre Socio-Educatif d'Hazebrouck en compagnie du café des enfants de Bailleul, le Bar'abadum, pour apporter conseils et

retours d'expériences en vue d'un projet de rue aux enfants sur la commune de Hazebrouck. JP.

10 février. Ostricourt. Rencontre du Centre Social La Ruche en compagnie d'une représentante du Café des enfants de Leforest pour apporter conseils et retours d'expériences en vue d'un projet de rue aux enfants sur la commune. JP.

1 mars. Ternois Com. Atelier « *contour opérationnel dans actions du PMS* » animé par le BE Item Etudes & Conseils. En présence de plusieurs élus du territoire et de la Région HDF. SS.

1 mars. Roubaix. Rencontre du Comité de Quartier Sainte-Elisabeth en compagnie d'une représentation du CAUE du Nord pour apporter conseils et retours d'expériences en vue d'un projet de rue aux enfants dans le quartier. JP.

2 mars. Abbeville. Rencontre du Centre Social en compagnie d'un représentant du Centre Socio-culturel Partâges de Bruay-la-Buissière pour apporter conseils et retours d'expériences en vue d'un projet de rue aux enfants sur la commune. JP.

2 mars. Hellemmes. Groupe de travail animé par l'Association des Parents d'Elèves de l'école Jean Jaurès pour l'organisation d'une rue aux enfants dans la cadre d'une démarche plus globale de PDES. JP.

3 mars. Visio. Echanges avec la Fédération Française de Randonnée, porteuse d'un projet de centre ressources sur la marche. JP.

3 mars. Plan Régional Santé environnement concertation externe sur la thématique de l'urbanisme et l'aménagement favorable à la santé. RH.

6 mars. Mobilisation d'un groupe test du jeu coopératif de plateau « *Play-mobile* » réalisé par L'Arbre Mobile. AG, JP.

7 mars. Volckerhinckove. Remise de prix auprès des élèves de Moyenne section de l'école maternelle de Volckerhinckove, lauréats du challenge de l'écomobilité scolaire. JP, NDE.

9 mars. Réunion avec la CCRA (communauté de communes région d'Audruica) et les collèges de la CC. RH.

16 mars. Crepsin. Remise de prix auprès des élèves de Petite section de l'école du centre, lauréats du challenge de l'écomobilité scolaire. JP, SD.

23 mars. Visio Décarboner les mobilités : pourquoi ? comment ? RH.

24 mars. La Madeleine. Remise de prix auprès des élèves de CM2 de l'école Jeanne d'Arc, lauréats du challenge de l'écomobilité scolaire. JP.

28 mars. Lille, Rectorat de Lille. Comité des partenaires de la mission PDES. RH, MA, JP.

3 avril. Visio. Co-animation d'un groupe de travail avec Rue de l'Avenir pour l'organisation d'un évènement sur la thématique des Rues aux enfants organisées dans les Quartiers Politique de la Ville. JP.

4 avril. Visio. Animation d'un webinar régional à destination des collectivités pour les encourager à participer à Mai à vélo et à créer des équipes locales pour le challenge d'activité. Avec les témoignages de la MEL et la Ville de Saint-Omer. JP, SS.

4 avril. Formation PDES pour les territoires (associations, collectivités, etc.). RH.

6 avril. Armentières. Lycée Gustave Eiffel. Animation sur la thématique « *mobilité* » auprès des éco-délégués du bassin d'éducation Lille-Ouest. L'objectif était d'amener les éco-délégués à travailler par petits groupes sur des actions qu'ils pourraient déployer au sein de leurs collègues et lycées pour promouvoir l'écomobilité. JP, RH.

11 avril. Auchy-lez-Mines. Participation au Comité de Pilotage du PDES du collège Joliot Curie. JP.

11 avril. Le Wast. Crem. Présentation PDES lors de la formation des référents DD du bassin de Boulogne-Montreuil. SS.

12 avril. Douai. Journée de formation des collectivités lauréates de l'Appel à projets Vélo et territoires de l'ADEME. JP, MA, RH.

14 avril. Hénin-Beaumont, Liévin et Lens. Participation à l'atelier mobilité lors du parlement des éco-délégués du bassin d'éducation du territoire. JP, RH.

18 avril. Houplines. Projet de PDIES. RH, MA, JP.

19 avril. Saint-Omer. Formation de représentants de la CAPSO et de Défi Mobilité au dispositif « *Savoir Rouler à Vélo* ». AG, JP.

ADAV

11 janvier. MRES. Rencontre d'une représentante de l'entreprise LIME, afin d'échanger sur la place du vélo sur la MEL en vue de sa candidature à l'AMI vélo/ trotinette lancée par la Métropole. JV.

12 janvier. Arras. Bilan village des producteurs ESS. VP ESS. SS.

12 janvier. Interview par Keolis BVA pour connaître l'avis de l'ADAV sur la complémentarité et la cohabitation avec les transports publics. MA.

13 janvier. Arras. AFP2i. Atelier cartographie et présentation de l'ADAV à un groupe d'apprenants à la découverte des métiers du numérique. MV, SS.

14 janvier. MRES. Commission vélotourisme. Présentation de l'étude sur les revêtements des voies vertes réalisées par l'AF3V et France Nature Environnement. JD, MV, VF.

17 janvier. UFOLEP Lille. 1^{ère} rencontre avec le délégué départemental de l'UFOLEP pour voir quel partenariat sera possible avec l'ADAV. AG.

17 janvier. ADMA. Formation collectivités et relation avec les associations. Intervention conjointe avec chargée mobilité CUA pour partage d'expérience. SS.

17 janvier. Lille. Rencontre bilan-perspective de la Biennale de cartographie #2 ayant eu lieu en juin 2022. MV.

17 janvier. Visio. Présentation du dispositif de comptage de trafic Telraam au Syndicat des mobilités de Touraine. MV.

20 janvier. SLB. SMAV. Réunion avec le président du SMAV et la VP au sujet de l'atelier d'Arras, et les projets d'associer les acteurs associatifs de l'ESS des intercos CUA, CC Sud Artois et CCSA pour mutualiser. Question de la transparence dans la récupération des vélos et pièces à valoriser. FB, SS.

21 janvier. Douai. Participation à l'AG de Droit d'Vélo. MA, YP.

24 janvier. Visio. Biennale Appel d'Air mars 2024. Groupe d'étudiants Master 1 Université d'Artois. Projet art contemporain en ville en associant les acteurs économiques et locaux. Echanges sur une possible participation de l'ADAV (stand diagnostic vélo avec les bénévoles des ateliers, balade culturelle en ville, etc.). PT, SS.

24 janvier. Rectorat. Groupe départemental de suivi du dispositif Savoir Rouler à Vélo. AG.

26 janvier. MRES. Point d'étape avec l'équipe de chercheurs de l'Université de Lille et les bénévoles du projet APOLLINE. JV.

31 janvier. Visio. Point sur les nouveaux aménagements cyclables à Valenciennes. MV, SD.

11 février. MRES. Formation de bénévoles de l'antenne de Santes à l'usage des outils de sensibilisation de l'ADAV et parcours de maniabilité vélo. AG, PL.

16 février. MRES. Echange avec un représentant de l'OT Seclin-Mélantois afin d'échanger sur le projet de Réseau points-nœuds MEL, le Label accueil vélo et l'itinéraire EV5. JV.

22 février. MRES. Formation de bénévoles de l'antenne de Wattignies à la méthodologie d'apprentissage de la vélo-école adultes pour grands débutants. AG, CGu.

9 mars. Rose des Vents. Réunion de préparation d'un partenariat ADAV/ Rose des Vents pour des actions communes cet été. AG.

14 mars. UFOLEP Lille. 2^{ème} rencontre avec le délégué départemental de l'UFOLEP pour voir quel partenariat sera possible avec l'ADAV. AG, MA.

16 mars. Aéronef. Rencontre avec l'Aéronef dans le cadre de leur projet « *Aéro Easy Go* » pour voir comment organiser des animations conjointement. AG.

18 mars. MRES. AG de l'ADAV sur l'année 2022. Environ une centaine d'adhérents participants.

25 mars. MRES. Commission vélotourisme. Point sur la nouvelle fiche Véloroute des Flandres V364 et sur les repérages à venir. MV, VF.

29 et 30 mars. MRES. Réunions d'information avec de futurs bénévoles de la vélo-école adultes. AG.

12 avril. Visio. Echange avec des étudiants en design industriel qui montent un projet vélo à destination d'un public d'enfants. AG.

12 avril. MRES. Présentation d'Openstreetmap avec l'OMJC dans le cadre du printemps du libre. MV.

FUB

13 février. Visio. Échange avec Max Blanquart sur le dispositif Objectif Employeur Pro-Velo porté par la FUB. AG, MA.

16 février. Visio à destination des formateurs inscrits sur la plateforme Génération Vélo. AG.

2 mars. Visio. Formation juridique « *Le stationnement des vélos dans les bâtiments* ». MV.

6 mars. Visio. Webinaire sur le programme Alvéole plus et le rôle des formateurs. AG, RH.

7 mars. Visio. Webinaire sur Mai à Vélo. AG.

20 avril. Visio. Temps d'échange cartographie avec les associations FUB. MV.

RUE DE L'AVENIR

22 mars. Visio. Echange sur un projet de fiche-conseil portant sur le partage de la rue entre piétons, cyclistes et utilisateurs de trotinettes. AG, MA.

MRES

3 février. MRES. Présentation des actions et des missions de l'ADAV auprès d'un groupe franco-allemand dans le cadre d'une action du CEFIR. JV.

28 février. Commission maison. Présentation d'un projet d'enquête mobilité auprès des permanents des associations du 5 rue Jules de Vicq. JP, MV.

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.droitauvelo.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 :
· l'atelier d'aide à la réparation est ouvert les 1^{er} et 3^{ème} mercredis de chaque mois
· nous proposons une balade chaque 1^{er} vendredi du mois, départ à 18h de la place Foch de St Omer. 1h.
Valenciennes avec *La maison du vélo*
Et bien plus d'ateliers à retrouver sur droitauvelo.org rubrique « services - ateliers en région » !
Horaires et jours d'ouvertures sur droitauvelo.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@droitauvelo.org - www.droitauvelo.org

Commission paritaire ISSN 12510602
Périodicité quadrimestrielle. Conception ADAV
Le numéro : 2 €, gratuit pour les adhérents
Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication : Yannick Paillard

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 : Alan Houriez,
Bernard Esnault, Bruno Macke, Christophe Desmet, Christophe Tilmant,
Daniel Dourliens, Gauthier Catteau, Gauthier Plantureux, Hamza El Kostiti,
Josée Pavy, Lucie Castier, Mathias Vadot, Michel Anceau, Raphaël Honorez,
Sébastien Picavet, Sébastien Torro-Tokodi, Véronique Fafeur, Vincent et
Vincent Philipps.

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.



CHALLENGE ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE

Pour en savoir plus sur cette édition, vous retrouverez toutes les informations sur le site : <https://challenge-ecomobilite-scolaire.fr>

CHALLENGE ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE
DES HAUTS-DE-FRANCE

DU 16 AU 20 OCTOBRE 2023

**À L'ÉCOLE
J'Y VAIS
AUTREMENT**

À pied, à vélo, à trottinette,
en transports en commun,
en covoiturage...

en savoir plus

ADAV

NOS PARTENAIRES

